Cena 60 gr

WYBIERAMY DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SZYBOWNIKÓW!

(patrz str. 838)

SKRZYDŁA I MOTOR

Nr 48 (336) 30 LISTOPADA 1952 ROK VII



Lotniczki radzieckie, robotnice moskiewskich zakładów pracy rozpoczęły pierwsze treningi zimowe w aeroklubach DOSAAF.
Foto: „Krylia Rodiny"

BOLESŁAW BIERUT – PREZESEM RADY MINISTRÓW

W dniu 20 listopada 1952 r. zebrał się na swe pierwsze, uroczyste posiedzenie Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, najwyższy organ władzy państwowej, w skład którego weszli, w wyniku historycznych wyborów z dnia 26 października br., wysunięci przez lud pracujący, kandydaci Frontu Narodowego.

Najdonioślejszym momentem pierwszego posiedzenia było powołanie przez Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Pierwszego Posła narodu, Przewodniczącego Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Narodowego, Bolesława Bieruta na stanowisko Prezesa Rady Ministrów. Sejm dokonał wyboru Rady Państwa, Marszałka i Wicemarszałków. Na Przewodniczącego Rady Państwa wybrany został zasłużony działacz robotniczy i państwowy, pos. Aleksander Zawadzki. Marszałkiem Sejmu wybrano pos. Jana Dembowskiego, znakomitego uczonego, wybitnego działacza ruchu obrońców pokoju prezesa PAN.



BOLESŁAW BIERUT

PREZES RADY MINISTRÓW

Bolesław Bierut jest dla całego społeczeństwa uosobieniem tego, co w narodzie najlepsze, uosobieniem olbrzymiego wkładu jaki klasa robotnicza wniosła do historii narodu.

To on stał na czele Państwa, kiedy władza ludowa oddawała chłopom ziemię obszarniczą i mobilizowała naród pod sztandary Odrodzonego Wojska Polskiego.

To on przewodził obozowi demokracji ludowej w walce o umocnienie państwa ludowego.

To pod jego kierownictwem naród nasz umacniał więzy łączące Polskę Ludową z Wielkim Krajem Socjalizmu — Związkiem Radzieckim.

To dzięki Bolesławowi Bierutowi naród polski dźwignął z gruzów naszą bohaterską stolicę — Warszawę.

To on przewodzi nam w walce o przełamywanie trudności na naszej drodze, o wzmożenie naszego twórczego wysiłku, w walce o realizację Planu 6-letniego, w walce o pokój.

To on — wierny syn Partii, jej ukochany kierownik — steruje dziś wielkim dziełem budownictwa ustroju socjalistycznego w naszym kraju.

To pod jego przewodem naród polski zjednoczył się we Froncie Narodowym.

Towarzysz Bolesław Bierut stał się sztandarem Frontu Narodowego, sztandarem politycznej jedności i siły narodu polskiego.

(Fragmenty przemówienia wicemarszałka Sejmu Franciszka Mazura, wygłoszonego na pierwszym posiedzeniu Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej).

Na naszym kursie

KAŻDEJ prawie nocy, każdego prawie dnia amerykańscy piraci powietrzni zrzucają tysiące bomb na miasta i wsie koreańskie. Giną starcy, dzieci i kobiety. W sterty popiołów i gruzów zamieniają się szkoły, szpitale, żłobki, świątynie i zabytki kultury. Banda imperialistów usiłuje przekształcić Koreę w martwą pustynię. W samym tylko okresie od 8 do 29 października br. lotnictwo amerykańskie dokonało na Phenjan i okolice trzydziestu barbarzyńskich nalotów, w których wzięło udział ogółem ponad 3 tysiące samolotów. W wyniku tych nalotów ilość ofiar ludności cywilnej jest olbrzymia.

I podczas kiedy narody świata oczekują, że VII sesja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych sprawiedliwie rozstrzygnie sprawę Korei, amerykańscy zaborcy imperialistyczni, zasłaniając się obłudnie flagą ONZ, dokonują wciąż nowych zbrodni na ziemi koreańskiej.

Ale im bardziej wściekłe są ataki rozbestwionych imperialistycznych bandytów na miłujący wolność i pokój naród koreański, tym bardziej skutecznie walczy bohaterski lud Korei z amerykańskim najazdem, tym cięższe straty zadaje on interwentom. W ciągu października br. straty te były prawie dwukrotnie wyższe niż we wrześniu br. Wojska ludowe zniszczyły w październiku br. 827 samych tylko samolotów amerykańskich, nie mówiąc już o poważnych stratach w ludziach i innym sprzęcie bojowym, jakich doznali agresorzy w tym okresie.

Nie pomaga imperialistycznym zbrodniarzom metoda masowych nalotów nocnych ani stosowanie u niespotykanych dotąd rozmiarach bomb napalmowych. Wzrasta z dnia na dzień oburzenie i nienawiść ludu koreańskiego do krwawych okupantów. Wzrasta ciągle niezłomna wola narodu koreańskiego wypędzenia obcych ciemiężców ze swej ziemi. Wzrasta do imperialistów oburzenie i nienawiść narodów całego świata, które coraz bardziej stanowczo domagają się zaprzestania barbarzyńskiej wojny w Korei. I naród koreański zwycięży, a organizatorzy i bezpośredni wykonawcy zbrodni w Korei — Mac Arthur, Ridgway, Clark, van Fleet i ich mocodawcy waszyngtońscy staną przed sądem narodów i poniosą zasłużoną karę. Pokój zwycięży wojnę.

•

Nikt z nas nie chce wojny. W Polsce młodzi i starzy, kobiety i mężczyźni pracują dla pokoju i pragną pokoju. Pokój jest dla nas najwyższym szczęściem. Daliśmy temu wyraz głosując w wyborach do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na kandydatów Frontu Narodowego — na listę pokoju i potęgi naszej ludowej Ojczyzny.

Miliony chłopców i dziewcząt chce, by Polska była krajem szczęścia i dobrobytu. Każdy z nas swą nauką i pracą buduje silną Polskę, wie, że w ten sposób wzmacnia siły obozu pokoju, którego ważne ogniwo stanowi nasz kraj. Tysiące młodych chłopców i dziewcząt stanęło na apel Zarządu Głównego ZMP do pionierskiego zaciągu, przybyło na najtrudniejsze odcinki walki o socjalizm.

Młodzież polska, dając wyraz swej niezłomnej woli walki o utrwalenie pokoju, wzięła aktywny udział w przygotowaniach do Ogólnopolskiego Kongresu Obrońców Pokoju, który odbędzie się w Warszawie w dniu 30 listopada br. oraz czynnie przygotowuje się do Kongresu Narodów w Obronie Pokoju, który obradować będzie w Wiedniu w grudniu br.

„Młodzież — podkreślił, w wywiadzie udzielonym czasopismu „News" wydawanym w Moskwie w języku angielskim, członek Biura Światowej Rady Pokoju, znany radziecki pisarz Ilia Erenburg — odczuwająca bezpośrednio niebezpieczeństwo nowej wojny, wykazuje jak najwyższe zainteresowanie Kongresem Narodów w Obronie Pokoju".

Wyrazem tego zainteresowania jest zorganizowanie wraz z postępową młodzieżą całego świata „Wielkiej Sztafety Pokoju", która przebiegała przez nasz kraj w dniach 20—27 listopada br. Sztafeta Pokoju młodzieży polskiej powiezie na Kongres pozdrowienia od młodzieży i meldunki o pokojowej pracy dla dobra Ojczyzny — o gotowości do obrony pokoju.

Wielka Sztafeta Pokoju poniesie na Wiedeński Kongres Narodów nasze uczucia, myśli i pragnienia, powie przedstawicielom miłujących pokój narodów, które coraz bardziej zdecydowanie walczą z podżegaczami wojennymi spod znaku dolara o utrwalenie pokoju, że my, polska młodzież lotnicza w swej codziennej nauce i pracy w szkole, modelarni, kole LL, aeroklubie i na terenie Ligi Lotniczej nie będziemy szczędzić sił, energii i entuzjazmu, by rozwijało się i rosło nasze ludowe lotnictwo.

Jesteśmy wszyscy patriotami. Kochamy nasz kraj — chcemy jego szczęścia i dobrobytu, oddamy wszystkie swe siły, by nasza Ojczyzna, Polska Rzeczpospolita Ludowa rosła i potężniała, by bali się nas imperialiści anglo - amerykańscy, by na czele z naszym wielkim przyjacielem, potężnym Związkiem Radzieckim, wraz z krajami obozu pokoju i wszystkimi narodami miłującymi pokój pokrzyżować agresywne plany kapitalistycznych podżegaczy do nowej wojny, dolarowych bandytów imperialistycznych.

Pokój będzie zachowany i utrwalony — uczy nas towarzysz Stalin — jeśli narody ujmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą broniły jej do końca.

Między innymi w naszych rękach, w rękach polskiej młodzieży, leży sprawa obrony pokoju na świecie. Taki jest nasz lotniczy kurs — pokój!

ZENIT

LIGA LOTNICZA ORGANIZACJĄ SZEROKICH MAS MŁODZIEŻY

STEFAN WOJCIECHOWSKI
Szef Działu Organizacyjnego ZG LL

Historyczne zwycięstwo wielkiej Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku Wojska Polskiego nad faszyzmem hitlerowskim w minionej wojnie, otworzyło nowe, wspaniałe perspektywy rozwoju przed naszym narodem, przed klasą robotniczą, pracującym chłopstwem i inteligencją.

Wcielając w życie hasła Partii i Rządu naród nasz, zjednoczony w jednym wspólnym froncie, niezmordowanie kroczy po słusznej linii wytkniętej przez Partię i Rząd, osiągając na tej drodze wciąż nowe sukcesy, które stoją kością w gardle tym wszystkim, którzy chcieliby powrotu przeżartych zgnilizną moralną i polityczną kapitalistów i obszarników.

Polska Ludowa, Partia i Rząd udostępniły masom pracującym na drodze wielkiego budownictwa socjalistycznego korzystanie z wszelkich dóbr, jakie stwarza i będzie stwarzał ustrój bez wyzysku człowieka przez człowieka, ustrój bez kapitalistów.

W wyniku historycznych zmian, jakie nastąpiły w życiu naszego narodu, szczególne przywileje oraz możliwości rozwoju i wzrostu uzyskała młodzież — chłopcy i dziewczęta.

W wyniku zwycięstwa i zdobycia władzy przez klasę robotniczą w naszym kraju, w wyniku tego, iż w Sejmie Polskiej Rzeczypospolitej zasiadają najlepsi synowie i córki naszego narodu, którzy wyszli z narodu i zostali jednomyślnie przez naród wybrani, w wyniku tego wszystkiego otwierały się i otwierają coraz szerzej przed młodzieżą bramy szkół i wyższych uczelni, bramy fabryk, hut i kopalń. Roztaczają się przed młodzieżą wspaniałe drogi awansu społecznego i politycznego, w fabryce, w pracy na roli i w szkole. Otwierają się przed młodzieżą robotniczą i chłopską drogi awansu w naszym Ludowym Wojsku Polskim. Dla żołnierza, który z karabinem w dłoni czujnie strzeże na lądzie granic naszej Ojczyzny, dla obrońców naszych granic morskich i powietrznych.

Nieosiągalnym marzeniem syna robotnika i chłopa było za rządów kapitalistów i obszarników opanować trudny i odpowiedzialny, ale porywający zawód pilota. Trudno było pomyśleć o tym, żeby chłopiec lub dziewczyna, pełni zdrowia i zapału, bojowości i hartu mogli pokonywać przestworza, wznosić się coraz wyżej, opanować wiedzę lotniczą i technikę latania.

Dzisiaj te możliwości mamy. Ukochany przywódca narodu polskiego, wielki nauczyciel i przyjaciel młodzieży, towarzysz Bolesław Bierut tak na ten temat mówi: „Uczcie się latać coraz wyżej, coraz szybciej, coraz lepiej. Nie pozwólcie, by Polska pozostała w tyle za najbardziej nowoczesnymi zdobyczami lotnictwa".

Należy sobie zadać pytanie, czy organizacja Ligi Lotniczej, na której spoczywa obowiązek wyszkolenia szeregów specjalistów z dziedziny lotnictwa, w pełni wywiązuje się z przypadających jej zadań i należycie realizuje wskazania towarzysza Bieruta.

Dotychczasowa praktyka i doświadczenia pracy LL pokazują, że jest w tej pracy szereg poważnych i zasadniczych braków we wszystkich instancjach organizacji. Jednym z najpoważniejszych jest brak dostatecznego zrozumienia, że działalność Ligi Lotniczej polega na pracy z szerokimi masami młodzieży. Z tego braku wynika, że praca instancji LL jest oderwana od mas młodzieży, od terenu.

Instancje terenowe LL nie starają się ani otoczyć aktywem ani przydzielać temu aktywowi systematycznych zadań, nie kwapią się odwoływać do jego pomocy, rozbudzać i popierać twórczą inicjatywę mas członkowskich LL. Zarządy Okręgowe Ligi Lotniczej i Zarząd Główny przez stosy papierów, korespondencji nie mogą dojrzeć żywych ludzi, zorganizowanych w podstawowych ogniwach Ligi Lotniczej — kołach. Słaba jest również więź terenowych instancji LL z instancjami ZMP.

Terenowe instancje Ligi Lotniczej w większości wypadków nie zwracają się o udzielenie pomocy w rozwiązywaniu pewnych politycznych problemów do instancji ZMP-owskich.

Wobec tego rodzaju niedostatecznej pracy Ligi, instancje LL na wszystkich szczeblach winny zdać sobie jeszcze raz sprawę z tego, że Liga Lotnicza jest masową, społeczno-polityczną organizacją, realizującą zadania Partii i Rządu w zakresie wychowania młodych, nowych kadr lotnictwa sportowego, stanowiącego zaplecze i bazę dla lotnictwa wojskowego, stojącego na straży suwerenności i niepodległości naszej Ojczyzny.

Do zadań Ligi Lotniczej należy krzewienie wśród młodzieży zamiłowania do lotnictwa, zapoznawanie szerokich rzesz młodzieży z historią lotnictwa, z bojowymi tradycjami lotnictwa ZSRR i Polski Ludowej.

Liga Lotnicza ma zadanie wzbudzać wśród młodzieży zamiłowanie do pięknej i zaszczytnej służby w lotnictwie poprzez pokazywanie tej młodzieży postaci wielkich bohaterów lotnictwa Związku Radzieckiego, poprzez doprowadzenie do umysłów i serc młodzieży przykładów bezgranicznego umiłowania ojczyzny przez takich lotników jak: Czkałow, Pokryszkin, Kożedub, Gastello, Maresjew i tysiące innych, którzy całe swoje życie poświęcali i poświęcają sprawie obrony granic socjalistycznej ojczyzny, sprawie pokoju.

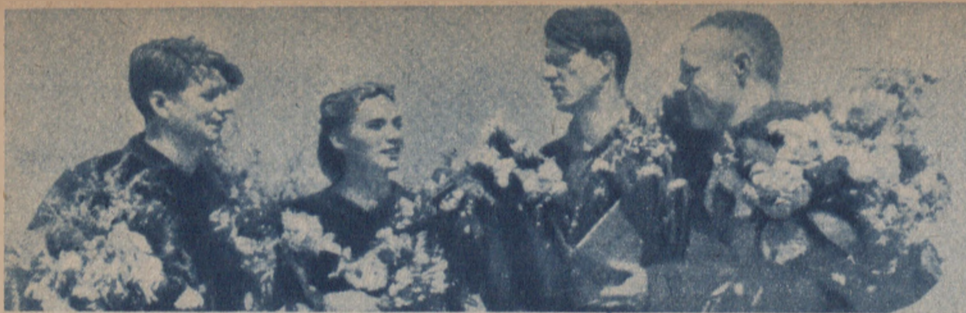
Liga Lotnicza na przykładach pracy organizacji lotniczej w Związku Radzieckim DOSAAF ma zadanie pokazywania młodzieży życia i działalności słynnych konstruktorów najlepszych w świecie samolotów radzieckich, jak Mikojana, Jakowlewa, Iliuszyna, Tupolewa i innych. Liga Lotnicza ma zadanie masowego organizowania ośrodków modelarstwa lotniczego, wzbudzenie zainteresowania tą dziedziną sportu wśród szerokich mas młodzieży w organizacjach harcerskich.

Te zasadnicze zadania, które ma do spełnienia Liga Lotnicza, wymagają od pracowników aparatu Ligi Lotniczej, od szerokiego aktywu wydobycia z siebie maksimum energii. Wymagają wielu umiejętności i wysiłku. Wymagają jednocześnie wczucia się w potrzeby młodzieży w zakresie popularyzowania zagadnień lotniczych.

Tak pojęte przez aparat Ligi Lotniczej zagadnienia pozwolą na wykonanie naszych zadań z pożytkiem dla narodu, Partii i Rządu.

Zostań pilotem Ligi Lotniczej! Instruktorzy i doskonałe samoloty czekają na ciebie!
Foto: Koszewski—LL







Na zdjęciu u góry — (od lewej)): W. Jefimienko, zdobywca 267 punktów i drugiego miejsca: absolutni mistrzowie sportu szybowcowego na rok 1952 N. Sliesarenko i M. Wieretiennikow; W. Korniłow, zdobywca pierwszego miejsca w długotrwałości lotu żaglowego. U dołu — szybowniczki (od prawej) Zoja Marejewa i Maryna Pyłajewa gratulują Annie Samosadowej nowego rekordu międzynarodowego.

18 WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

W czasie od 4 do 14 sierpnia br. odbyły się w Kałudze 18-te Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe.

Pierwsze miejsce zajęła ekipa Ukraińskiej SSR (W. Jefimienko, M. Wieretiennikow i I. Łoboda), zdobywając puchar Centralnego Komitetu WŁKSM. Drugie miejsce przyznano ekipie szybowników moskiewskich (W. Ilczenko, A. Samosadowa i A. Kaczalin), którzy zdobyli puchar DOSAAF ZSRR. Trzecie miejsce osiągnęli piloci Centralnej Szkoły Szybowcowej (A. Miednikow. W. Żdanow i W. Korniłow).

Tytuł absolutnego mistrza sportu szybowcowego wśród mężczyzn uzyskał na rok 1952 M. Wieretiennikow (Ukraina), który zdobył 292 punkty. 213,6 punktów zdobyła w sumie szybowniczka N. Sliesarenko (Moskwa) uzyskując wśród kobiet tytuł absolutnego mistrza w szybownictwie na rok 1952.

Doskonały wynik osiągnęła międzynarodowa rekordzistka A. Samosadowa (Sierpuchow), bijąc nowy międzynarodowy rekord szybkości na trasie 100-kilometrowego trójkąta. Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe były przeglądem ustawicznie rosnących umiejętności radzieckich szybowników. Nie poprzestali oni na tym. Sumienną nauką i dalszym doskonaleniem swego mistrzostwa czczą wielkie wydarzenie w życiu radzieckiego narodu — XIX zjazd partii Lenina — Stalina. Radzieccy piloci pragną jeszcze bardziej wsławić swą Ojczyznę nowymi osiągnięciami sportowymi.

NOWE RADZIECKIE REKORDY SPADOCHRONOWE

W dniu 28 października br. komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa zatwierdziła dwa nowe indywidualne rekordy wszechzwiązkowe w dziedzinie sportu spadochronowego.

Nowym rekordem kobiecym Związku Radzieckiego jest wyczyn spadochroniarki **E. Czernyszewej** z Rostowa nad Donem, która **z wysokości 1 000 m wykonała dwa skoki na dokładność lądowania, uzyskując średnią odległość od środka koła 26,85 m.**

Drugi rekordowy wynik osiągnął spadochroniarz z Woroszyłowgradu **S. Bagiński,** uzyskując w analogicznej konkurencji **odległość od środka koła 8,37 m.**

GRUPOWY REKORD ZATWIERDZONY

Komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR zatwierdziła jako nowy grupowy rekord wszechzwiązkowy wyczyn trzech spadochroniarzy radzieckich: mistrzów sportu **P. Storczenki i P. Kosinowa** oraz skoczka 1-go stopnia **I. Fedczyszyna.**

Spadochroniarze ci **wyskoczyli z samolotu na wysokości 1 000 m i wylądowali w odległości 15,60 m od środka koła,** bijąc dotychczasowy rekord Witalina, Soczniewa i Tonkonoga (z maja br.). Skoczkowie lądowali wówczas w odległości 46,53 m od środka koła.

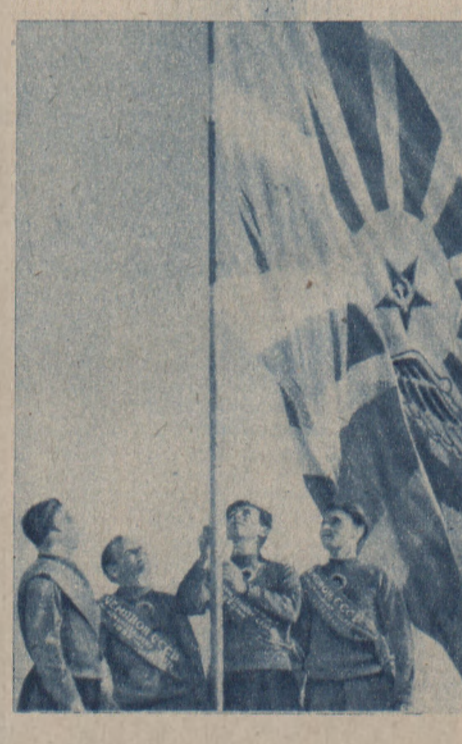
WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY MODELARZY-WYCZYNOWCÓW

Ponad stu przedstawicieli republik związkowych, krajów, okręgów a także miast Moskwy i Lenigradu walczyło o pierwszeństwo indywidualne i grupowe na Wszechzwiązkowych Zawodach modelarzy - wyczynowców, jakie miały miejsce w Sumach w czasie od 27 lipca do 3 sierpnia br. W zawodach brało udział ponad 200 modeli samolotów, wodnopłatowców i śmigłowców, w liczbie których znajdowały się modele sterowane przez radio, akrobacyjne i napędzane silnikami odrzutowymi.

Przez trzy dni trwała zacięta walka o tytuł najlepszej ekipy Związku Radzieckiego. Pierwsze miejsce zajęła w rezultacie ekipa modelarzy Ukrainy, która uzyskała największą ilość punktów — 192. Drugie miejsce przyznano grupie moskiewskiej (181 punktów) i trzecie — modelarzom Kirgizskiej SRR (180 punktów).

W ocenie indywidualnej najlepsze rezultaty osiągnęli: J. Sokołow i W. Nasonow (Moskwa), E. Kuczerow i N. Demianienko (Ukraińska SSR), P. Wieliczkowski (Kazachska SSR). Wszystkim wyżej wymienionym przyznano tytuły mistrzów Związku Radzieckiego w sporcie modelarskim na rok 1952.

Grupa modelarzy Ukraińskiej SSR (kapitan W. Matwiejew), która zajęła pierwsze miejsce, otrzymała puchar przechodni DOSAAF—ZSRR. Zwycięzcy indywidualni otrzymali koszulki mistrzów z herbami Związku Radzieckiego, dyplomy pierwszego stopnia Wszechzwiązkowego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu przy Radzie Ministrów ZSRR, imienne puchary i wstęgi mistrzów. Radzieccy modelarze godnie spotkali XIX Zjazd KPZR.



NA ZDJĘCIU: mistrzowie Związku Radzieckiego w sporcie modelarskim na rok 1952 (od lewej w prawo) Eugeniusz Kuczerow, Piotr Wieliczkowski, Jerzy Sokołow i Wasyl Nasonow opuszczają flagę Wszechzwiązkowych Zawodów Modelarzy - Wyczynowców.

Dokończczony zapis

ANDRZEJ Fomienko spojrzał na swą współtowarzyszkę z wyraźną niechęcią. Olga Artiemiewa — młoda synoptyczka, przydzielona w ostatniej chwili przed lotem zamiast stałego towarzysza, najwyraźniej nie wzbudzała w nim zaufania.

— I pomyśleć, że przez takiego dzieciaka muszę teraz regulaminowo lądować zdala od dróg tylko dlatego, że nadciąga burza i nie wolno mi ryzykować pozostania w powietrzu, choć do zakończenia obserwacji jeszcze dwie godziny — złościł się w duchu pilot balonowy. Że też Piotrowski nagle zachorował, z nim gwizdalibyśmy na burzę — zżymał się i głośno zwrócił się do towarzyszki siedzącej przy radiostacji:

— Przekażcie na lotnisko, że musimy przymusowo lądować wobec zbliżającej się burzy.

Olga odwrócona doń tyłem pochyliła w odpowiedzi głowę i zacisnęła wargi. Poczuła się winną. Oto przez nią przerywa się przedwcześnie lot zlecony przez Akademię Nauk ZSRR. Przecież nie może prosić doświadczonego pilota, by jeszcze pozostał w powietrzu, choć ona wcale się nie boi pomimo, iż odbywa swój pierwszy lot. Wdziała głębiej szlemafon i zaczęła wywoływać stację lotniskową. Drobna dłoń wprawnie wystukiwała litery wywoławcze na kluczu.

Fomienko pociągnął za sznur zaworu upustowego. Wypuścił spory haust gazu. Balon począł się obniżać.

W miarę jak wysokość malała widać było coraz szybciej przesuwającą się ziemię. Pod nimi słał się ciemno zielony dywan iglastego lasu, rozfalowanego porywami wichury.

Sapiąc i borykając się Fomienko wyrzucił zwój grubej liny — tak zwaną wleczkę i w tym momencie poczuł, że jeden z jej zwojów oplątał mu nogę. Zaczął się mocować z liną, nie mogąc sam wyzwolić się z zacisku. Nagle poczuł zelżenie napięcia liny. Wyszarpnął nogę i ujrzał towarzyszkę, ciągnącą z całych sił zwisający sznur. Obrzucił pomocnicę zdziwionym spojrzeniem: — A to ci zaciekłe chuchro — pomyślał.

Zająwszy wygodną pozycję z ręką na lince rozpruwacza powłoki oczekiwał odpowiedniego momentu do wylądowania.

Wtem ujrzał przed sobą polanę. Błysnęła mu myśl, by na niej wylądować nie prując powłoki i przeczekawszy burzę — odlecieć.

Siedząc u aparatu wraz z Olgą w ostatniej chwili spostrzegł, że suche konary samotnej sosny godzą wprost w nich. Błyskawicznie przechylił Olgę. Nastąpił gwałtowny wstrząs, kosz silnie szarpnięty zawirował i Fomienko wyrzucony z gondoli zdołał krzyknąć: „Pruj powłokę!" Zamigotały mu przed oczyma suche konary rozłożystej sosny oświetlone błyskawicą, poczuł uderzenie i ból w ramieniu, ośliznął się po pochyłym pniu i łamiąc suche gałęzie z trzaskiem wylądował na wysokim krzaku jałowca. To go ocaliło.

Balon wyzwolony od ciężaru rosłego pilota szarpnął się i szybko wzbił do góry, niknąc w niskiej chmurze burzowej wśród przeciągłego grzmotu.

Fomienko nie stracił głowy. Pomimo bólu w ramieniu i wstrząsu zerwał się i podbiegł w stronę drogi przecinającej polanę. Po chwili napotkał samochód, wysłany z pobliskiego kołchozu,



gdzie dzieci obserwujące balon przypuszczały, że wylądował na polanie. Podczas opatrunku Fomienko dowiedział się, że w pobliskiej szkole niedawno zbudowano amatorską radiostację nadawczo-odbiorczą. Po chwili nie bacząc na potęgujący się ból w ramieniu wystukiwał sygnał wywoławczy radiostacji balonu. Młody nauczyciel dostrajał aparat i co chwila przełączał się na odbiór. Lecz oprócz ogłuszających trzasków wyładowań elektrycznych spowodowanych burzą — odpowiedzi nie było.

• • •

Olga widząc upadek towarzysza zmartwiała z przerażenia. Huk grzmotu zagłuszył jego rozpaczliwy okrzyk — zresztą rozprucie balonu na tej wysokości równałoby się katastrofie. Po chwili ziemia znikła — balon wszedł w chmurę. Myśl, jak pomóc Fomience kazała jednak Oldze zapomnieć o sobie. Spróbowała uzyskać połączenie z lotniskiem: na nic, silne trzaski. — Gdy wyjdę z burzy nadam, gdzie zdarzył się jego upadek — zadecydowała.

Podniosła z ziemi mapę i arkusz badań, który wypełniała. Rzut oka na zegarek pokładowy przypomniał jej, że nadeszła pora następnego zapisu. Wprawnie odczytała przyrządy, ołówek szybko przebiegł po arkuszu. Na mapie odnalazła ostatni punkt orientacyjny naniesiony na plamie lasu. Ogromny masyw leśny przecinała jedynie niewielka polanka, znajdująca się w kierunku z wiatrem. Olga po chwili wahania okrążyła ją ołówkiem i wyszukała jej współrzędne. — Teraz muszę zawiadomić lotnisko o Fomience! Spróbowała włączyć aparat — znów ogłuszające trzaski.

Olga zbiera spokojnie myśli: — Trzeba wyjść z burzy.

Balon wznosi się na wysokość przeszło 2 800 m — wariometr wciąż wskazuje wznoszenie. Zaczyna się szron. Myśl Olgi pracuje: — Jest mróz, gaz się kurczy, a jeżeli wciąż się wznoszę to chyba dlatego, że wznosi mnie prąd wstępujący. Spoglądała raz po raz na wariometr. Hurra — wznoszenie się zmniejsza. Warto spróbować znów radiostacji. Trzaski jeszcze silne, lecz nie ogłuszające. Wtem co to...? Własnym uszom nie wierzy: Fomienko woła!!! Żyje — zdrów! Olga zapomina o wszystkim. Odpowiada na jego pytania, podaje, że czeka z wyrzucaniem balastu, bo prąd wznoszący słabnie, gazu wypuszczać nie chce, bo balon i tak opada.

— Nie traćcie spokoju — dodaje jej otuchy uradowany Fomienko. Przygotujcie balast do wyrzucenia, torbę z żywnością i wszystko inne, może trzeba będzie poświęcić wszystko włącznie z akumulatorem i radiem. Przed lądowaniem zmniejszycie opadanie do pół metra na sekundę. Z dotykiem ostatniego węzła wleczki — prujcie powłokę — nie wcześniej, sama czepiając się lin!

Olga odpowiada i wypełnia wskazówki. Łączność doskonała. Trzaski zamilkły. Wreszcie balon wynurza się z chmur. Jest wysoko — Fomienko go widzi. Podaje ostatnie przypomnienie i siada do samochodu. Olga spogląda na lśniące od niedawnej ulewy pola. Pióropusz dymu pozwala jej rozpoznać linię kolejową. Widać przystanek, z którego biegną ludzie — chwytają wleczkę. Tuż nad ziemią drobna figurka zawisa na lince rozpruwacza. Gondola dotyka mokrej łąki, wypróżniona powłoka z szelestem kładzie się obok.

Od strony drogi nadjechał samochód. Fomienko z ręką na temblaku wyskoczył i podbiegł do kosza, w którym siedziała współtowarzyszka. Na dźwięk jego głosu odwróciła się. Fomienko oniemiał. Twarz Olgi promieniała radosnym uśmiechem: w ręce trzymała arkusz obserwacji wypełniony drobnym równym charakterem pisma do ostatniej rubryki.

Opracował **Z. K.**

Proponuję plebiscyt w sprawie Żaru

ANDRZEJ BRZUSKA pil. szyb.

Sprawa Żaru nie jest sprawą wyłącznie kilku dyskutantów, lecz powinna obchodzić wszystkich szybowników, bez względu na stopień wyszkolenia.

Trudno by kol. kol. Rejniak, Wielgus czy też ja wymienili szereg zalet Żaru i głośno, zdecydowanie krzyknęli: Żar musi zostać uruchomiony. Nie można też pójść za głosem instr. Adamskiego: Żar zlikwidować z racji jego nieopłacalności.

W dotychczasowej dyskusji tak „obrońcy" jak i „oskarżyciele" Żaru wysuwali słuszne argumenty i rzeczywiście trudno jest tu powziąć właściwą decyzję. Są to bywalcy tego szybowiska, którzy mogą o nim chyba najwięcej powiedzieć. Natomiast zażądać takiego czy innego rozwiązania sprawy może tylko ogół szybowników, żeby później nie było po prostu przysłowiowego „żalu po niewczasie".

Jeżeli Żar zostanie uruchomiony, należy nań uczęszczać, a nie wykręcać się od wyjazdu, twierdząc, iż w klubie przez ten czas można więcej zrobić. Tak samo nie należy potem narzekać, że nie możemy latać w górskim terenie i nie mamy gdzie czynić prób pobicia rekordu długotrwałości, jeśli Żar nie byłby uruchomiony.

Przeto **proponuję, aby wszyscy piloci wzięli udział w plebiscycie** po uprzednim rozważeniu poniższych argumentów.

Zacznę najpierw od roli „oskarżyciela". Otóż Żar absolutnie nie nadaje się w dzisiejszych warunkach do wstępnego szkolenia. Również szkolenie na dwusterze nie da nam tych wyników, które osiągnąć możemy w terenie płaskim. Zważywszy np. iż grupa szkolna składa się z około 30 uczniów, musielimyśmy na Żarze trzymać conajmniej połowę, a więc 15 dwumiejscówek i tyluż instruktorów, żeby móc do maksimum wykorzystać czas. Między jednym, a następnym lotem tego samego szybowca upływa około 30 min i to przy sprawnej organizacji startu i transportu.

Szkolenie w warunkach żaglowych przy większej ilości szybowców nad stosunkowo małym zboczem wymagałoby zbyt częstej interwencji instruktora, co zakłócałoby tok jego pracy. Uczeń po prostu nie dawałby sobie rady ze wszystkimi trudnościami naraz (mam na myśli pilotaż oraz obserwację terenu i innych szybowców). Więc ta historia odpada.

Z powyższego wynika, że Żar może być dostępny dla pilotów wyszkolonych, a właściwie tylko dla takich od trzeciego stopnia wzwyż z nalotem nie mniejszym niż 5 — 8 godzin. Również z przelotami rzędu 300 km są trudności i należeć one będą raczej do wyczynów sporadycznych.

Samo utrzymanie Żaru jest znacznie droższe od „płaskiego" szybowiska. Trzeba tam trzymać przez cały rok, a więc i w martwym sezonie, dodatkową ekipę w liczbie minimum 14 ludzi: 2 mechaników wyciągu głównego, 1 mechanika wyciągu dolnego, 1 mechanika do nadzoru toru, rolek oraz liny kolejki i 10 pomocników do naciągania lin i ładowania szybowców.

To mniej więcej byłyby ujemne strony tego szybowiska i moim zdaniem tylko normalna (30 pilotów) frekwencja zrównoważyłaby te wydatki. Brak pilotów chętnych do latania na Żarze zmusił nasze władze do chwilowego zamknięcia tej szkoły.

A na Żar warto wyjechać. Zadziwiająca wprost jest obecna tendencja do wykonywania przelotów i tylko one stanowią bodziec latania, podczas gdy przedtem piloci przybywali na Żar mimo, iż trzeba było samemu płacić za utrzymanie i widzieli cel oraz przyjemność w górskim lataniu. Nieprawdą jest, że w ciągu miesiąca w klubie można wylatać więcej (pomijając dłuższe przeloty). Nam się to wydaje z tych względów niekorzystne, ponieważ uczęszczamy na lotnisko prawie wyłącznie w dni lotne, pozostałe zaś wykorzystujemy dla innych zajęć. Na Żarze zaś w dni deszczowe łatwo popaść w nudy i czas się wtedy dłuży. Lecz od czego są pogadanki, wykłady teoretyczne i praca nad sprzętem?! 30 — 40 godzin wylatanych średnio w jednym miesiącu to dla młodego pilota duży wkład w pilotaż.

Samo latanie na zboczu, jakkolwiek może uważane za bezcelowe i nudne — w momentach „żebraniny" zmusza pilota do bardzo starannego pilotażu i w bliskości zbocza każe być nader uważnym, nie mówiąc o emocji i satysfakcji po zwycięzeniu jakiegoś kryzysu.

Jednokierunkowe lądowisko wymaga przy częstych niekorzystnych wiatrach umiejętności starannego wymanewrowania i podejścia do lądowania, co niewątpliwie może się przydać później w przygodnym terenie. Takie warunki trudno stworzyć w terenie płaskim.

Żar jest na razie jedynym naszym szybowiskiem, gdzie możemy dokonywać prób bicia rekordów czasowych. Dwa południowe zbocza czynią lot mniej nudny, a ukształtowanie sąsiedniego terenu stwarza warunki dla powstawania fali halniakowej. Fala ta nie pozwala wprawdzie na osiąganie rekordowych wysokości, jednakże jest dobrym przygotowaniem do lotów w Jeleniej Górze.

Z przelotami również sprawa nie przedstawia się tak tragicznie, jakby to na pierwszy rzut oka wyglądało. To prawda, że trudno jest z Żaru przelecieć 300 km, lecz mamy tu wspaniałe warunki do przelotów docelowo-powrotnych i trójkątnych. Na wschód w odległości 101 km leży Tęgoborze, 180 km — Krosno, 230 km — Bezmiechowa i tam należało spróbować docelówki powrotnej. W odległości 68 km na południowy wschód leży Nowy Targ, osiągalny prawie wyłącznie na zboczówce. Ostatecznie miernikiem wartości przelotu nie musi być odległość, a mogą być warunki. Ostatnio przecież w oparciu o góry uzyskano rekordową szybkość po trójkącie.

Do tych zalet dochodzi jeszcze piękne położenie Żaru. Okolica daje moc wrażeń estetycznych i jest właściwym miejscem do spędzenia wakacji czy też urlopu. Dni nielotne można również wykorzystać na wycieczki po okolicznych górach. U stóp Żaru wijąca się Soła, tworząca w Porąbce sztuczne jezioro, zachęca do kąpieli, której w dni upalne każdy chętnie zażyje.

Na zakończenie dodam jeszcze, że zabudowania stanowią przyjemne, wygodne miejsce zakwaterowania, a świetlica — pomieszczenie na wykłady i rozrywkę.

Moim zdaniem więc — Żar warto uruchomić! A co na to powiedzą koledzy?

Redakcja podziela zdanie autora o potrzebie ogłoszenia plebiscytu w sprawie Żaru. Po zamieszczeniu dwóch jeszcze artykułów (które wyczerpią dyskusję toczącą się wokół Żaru) zamieścimy w SIM-ie kupon plebiscytowy, w którym czytelnicy-piloci będą mogli wypowiedzieć się czy Żar warto uruchomić.

(red.)

Foto: Koszewski J.J.



Nr 7

SKRZYDŁA I MOTOR MAŁEGO LOTNICTWA

DZISIAJ możemy z pełną satysfakcją podać pewne osiągnięcia ostatnich dni.

W dniu 9 listopada br. odbyło się drugie posiedzenie Centralnej Rady Małego Lotnictwa. Po 12-godzinnych obradach uchwalono wiele cennych spraw, do których trzeba zaliczyć opracowanie i zatwierdzenie regulaminów na wszystkie zawody w roku 1953.

Kalendarz imprez przewiduje bowiem oprócz ogólnokrajowych jeszcze osobne zawody modeli szybowców i specjalnych gumówek. Wyniki obrad podane zostaną w następnym numerze.

* * *

Jak donosi instruktor Edward Haniszewski, Zarząd Łódzkiego Okręgu LL organizuje zawody modeli na uwięzi z napędem odrzutowym. Zawody odbędą się w dniu 25 stycznia 1953 roku. Szczegółowy regulamin zostanie rozesłany wszystkim Okręgom LL.

W skrócie można podać, że do zawodów dopuszczeni będą modelarze z II stopniem wyszkolenia. Ekipa każdego okręgu nie może przekraczać czterech zawodników. Zawodnicy przyjeżdżają na koszt własnych okręgów.

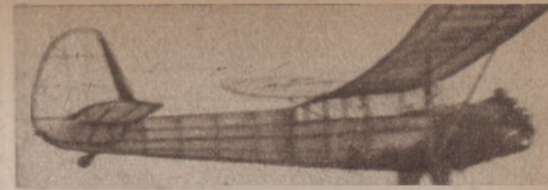
* * *

Wydział Modelarstwa Lotniczego przy ZG LL rozesłał ostatnio do wszystkich Okręgów „Kodeks sportowy małego lotnictwa" wg FAI. Publikacja ta wydana została na powielaczu. Żałować tylko należy, że wydano ją w nikłym nakładzie, a przecież każdy komisarz sportowy powinien mieć na własność kodeks, jako wzór dla swej działalności. Czy nie warto jeszcze pomyśleć nad zwiększeniem nakładu?!

* * *

W najbliższych numerach podany zostanie szczegółowy regulamin zawodów ogólnokrajowych w roku 1953. Zwracamy więc uwagę Czytelników, aby postarali się zaopatrzyć w te numery, gdyż regulamin nie będzie poza tym rozsyłany do Okręgów LL.

BUDUJEMY MODELE REDUKCYJNO-LATAJĄCE



Model samolotu Jak-12 wykonany przez Ryszarda Kiesewettera

Model samolotu sportowego konstrukcji radzieckiej „Jak-12" jest bardzo prosty w budowie.

Kadłub modelu jest konstrukcji wręgowej i posiada cztery główne podłużnice, pozostałe zaś są zastosowane do utrzymania właściwego obrysu. Łoże silnikowe wykonane jest z klocków bucżynowych, przechodzących przez wręgi: 13, 14 i 15. Płaty w moim modelu wykonane były z balsy i sosny (żeberka i krawędzie spływu z balsy), lecz z równym powodzeniem można zastosować sklejkę na żeberka, które należy wówczas ażurować. Lotki i stery, jak również rozpórki, wykonane są z balsy 2 × 2 mm. Mój pierwszy „Jak" posiadał płaty niedzielone, ale można je wykonać jako dzielone osadzone na bagnetowych łączeniach, co ułatwi transport. Podwozie modelu amortyzowane było gumką w miejscu połączenia rozpórek goleni z kadłubem. Przód modelu wykonany był z balsy z tym, że górną część osłony wykonano jako drążoną, dolna zaś została pokryta cienkim fornierem balsowym. Osłony cylindrów posiadają rury wydechowe, wykonane z rurki aluminiowej.

Wyposażenie kabiny może być dwojakie: w wersji sanitarnej dwa miejsca obok siebie, z tyłu nosze, lub też w wersji sportowej — cztery miejsca. Jeśli chodzi o wykonanie kabiny, to dokładnie obrazuje nam to rysunek zamieszczony w „SiM-ie" Nr 34—35 1950 r.

Po wykonaniu szkieletu modelu, dokładnie go oczyszczamy papierem szklistym i po pomalowaniu wnętrza kabiny, oklejamy ją celuloidem (błoną fotograficzną). Model pokrywamy papierem japońskim i jeden raz cellonujemy. Następnie lakierujemy natryskowo lub ręcznie. Po polakierowaniu całości na kolor kremowy (wersja sanitarna), lub też oliwkowy (wersja sportowa) uzupełniamy model zaznaczając lotki, stery i znaki rejestracyjne.

Kompletnie wykonany model oblatujemy na pracującym silniku. Nie jeden z Was, Koledzy, zapyta zdziwiony dlaczego od razu na silniku pracującym? Chodzi tu o to, że stosunkowo ciężki model (640 g) musi mieć odpowiednią prędkość lotu, a puszczając go z ręki lotem ślizgowym trudno będzie dobrać odpowiednią prędkość. Ja również po dokładnym wyważeniu modelu wypuściłem go na pracującym silniku i model od razu ustalił odpowiednią prędkość. Model starannie i dokładnie wykonany daje nam gwarancję pięknego „prawdziwego" lotu, co będzie pełnym wynagrodzeniem za naszą pracę.

Mój model „Jaka" we wrześniu ub. roku po dwuminutowej pracy silnika, uzyskał czas lotu — 7 min. 50 sek i odległość około 3 km bez żadnych warunków termicznych (rekord okręgu).

Gdyby któryś z kolegów miał trudności w budowaniu modelu, udzielę chętnie wszelkich informacji. Proszę pisać na adres: Szczecin, ul. Bogurodzicy 1 m. 6. (Pierwszą część planu modelu redukcyjno-latającego „Jak 12" znajdziecie na następnej stronie).

RYSZARD KIESEWETTER

NOWE REKORDY

Ostatni biuletyn FAI z dnia 13 października bieżącego roku donosi o ustanowieniu następujących oficjalnie zatwierdzonych rekordów:

REKORDY ŚWIATOWE

Modele na uwięzi z silnikiem odrzutowym — szybkość

Zdeněk Husicka (Czechosłowacja) 13 lipca 1952 r. — 245,052 km/godz.

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Modele na uwięzi klasa I

Leonard Wright (W. Brytania) silnik 2,42 cm³. 10 sierpnia 1952 r. — 165.708k m/godz.

Modele na uwięzi bezogonowe.

Harold Leddington (USA) silnik 1,64 cm³. 22 czerwca 1952 r. — 90 km/godz.

Modele sterowane na odległość — długotrwałość lotu.

Walter Good (USA) silnik 4,9 cm³ — 15 czerwca 1952 r. — 40 min. 27,8 sek.

Modele na uwięzi bezogonowe z silnikiem odrzutowym.

G. Hoyt (USA) 22 czerwca 1952 r. — 222/222 km/godz.

Modele specjalne.

John O'Donnell (W. Brytania) 22 kwietnia 1951 r. — długotrwałość — 4 min. 20 sek. — odległość — 1 720 metrów.

Na marginesie podanych powyżej rekordów warto zaznaczyć, że już w chwili zatwierdzania rekordu Gooda (USA) modelarze ZSRR ustanowili nowy rekord w tej kategorii modeli (długotrwałości 1 godz. 02 min. — P. Wieliczkowski), tak, że w następnym biuletynie FAI należy oczekiwać zatwierdzenia rekordu radzieckiego.

Zamieszczone zmiany w tabeli międzynarodowych rekordów polecamy wpisać do zestawienia podanego w nr 43 SiM-u.

P. E.

CO TO JEST „HARNAŚ"?

W miesiącu lutym 1953 roku w Zakopanem zostaną zorganizowane zimowe zawody modeli szybowców.

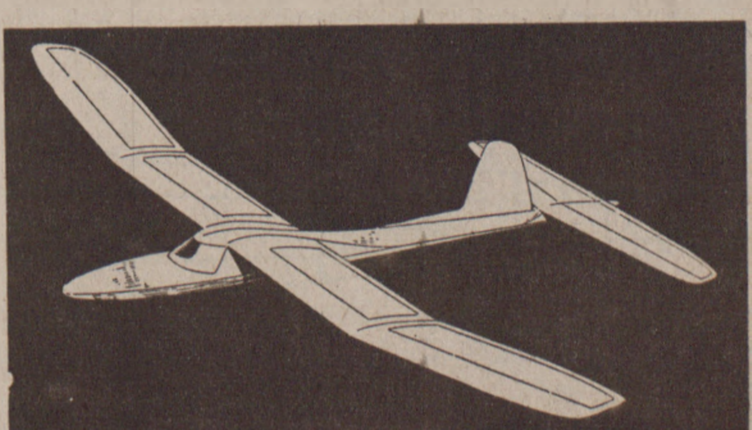
Możemy dodatkowo wyjaśnić, że w zawodach tych będzie brał udział specjalny typ modeli klasy FAI, który otrzymał u nas nazwę „Harnaś".

CIĘŻAR MINIMALNY 410 GRAMÓW.

POWIERZCHNIA CAŁKOWITA W GRANICACH OD 32 — 34DCM².

NAJMNIEJSZA POWIERZCHNIA MAKSYMALNEGO PRZEKROJU KADŁUBA 1/100 POWIERZCHNI SKRZYDEŁ, A WIĘC OD 0,32 — 0,34 DCM².

Należy jeszcze zwrócić uwagę naszym konstruktorom, że modele typu „Harnaś" będą startowały ze zbocza, winny więc być opracowywane na ten rodzaj startu.

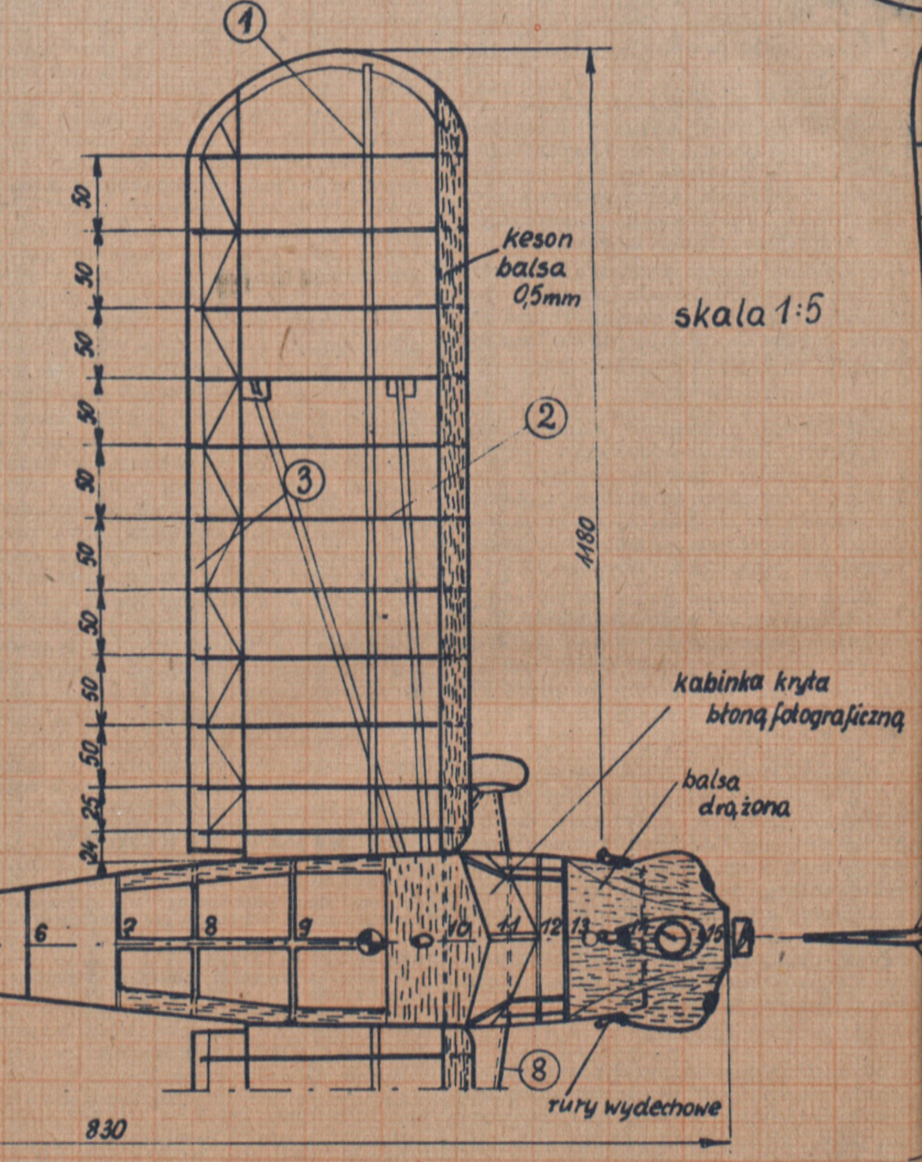


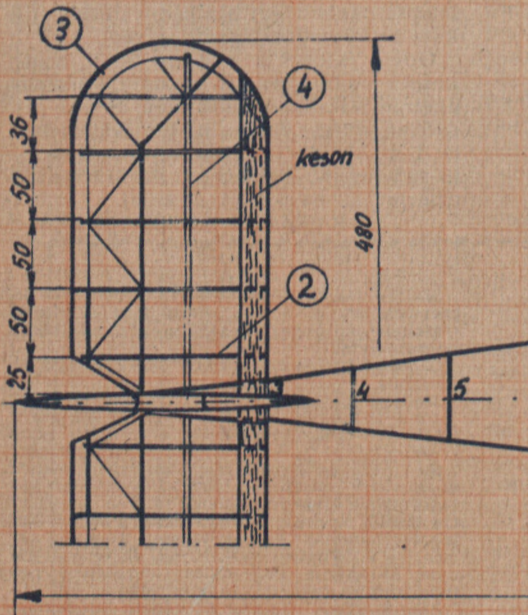
MODEL redukcyjno-latający

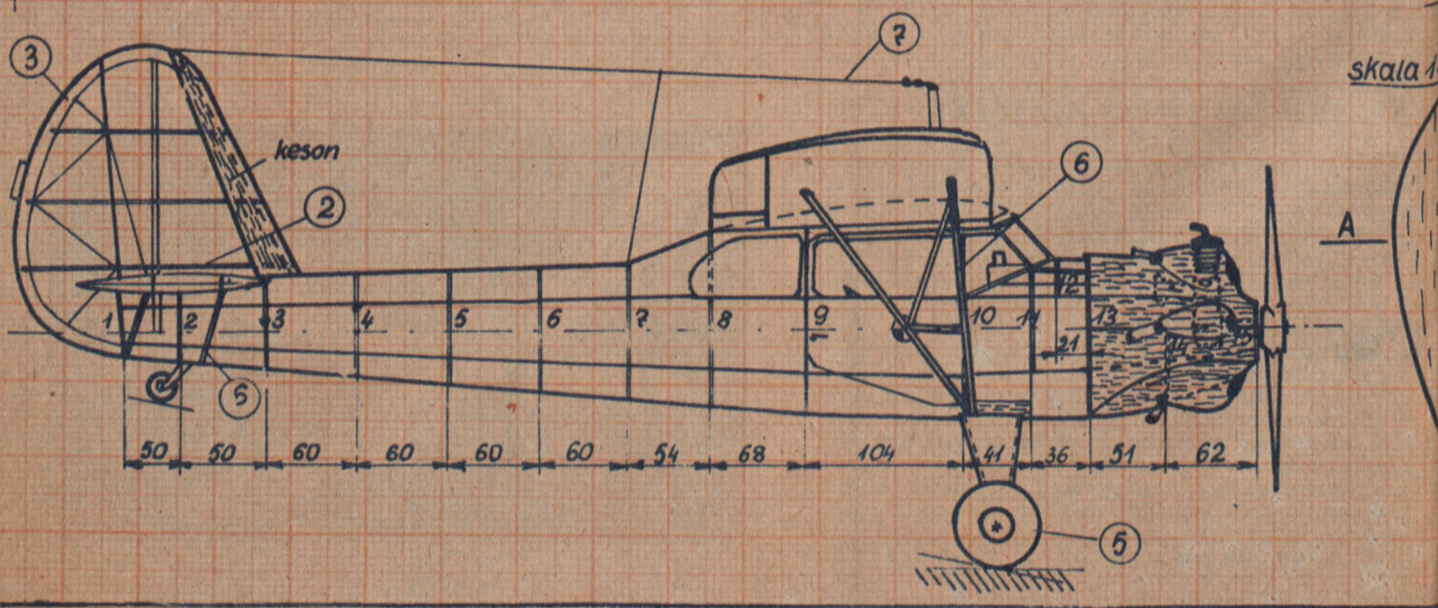
JAK-12

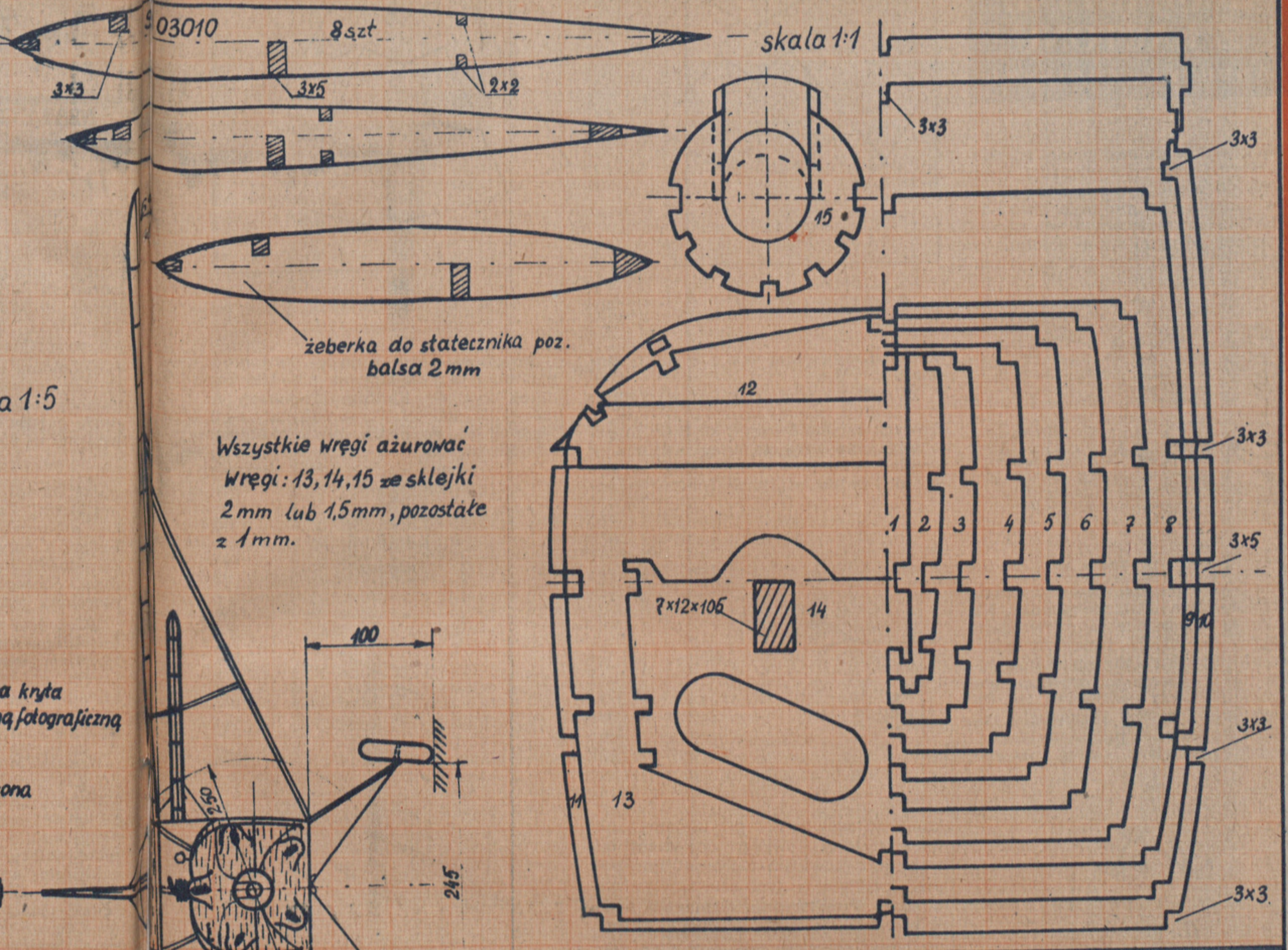
DANE MODELU:

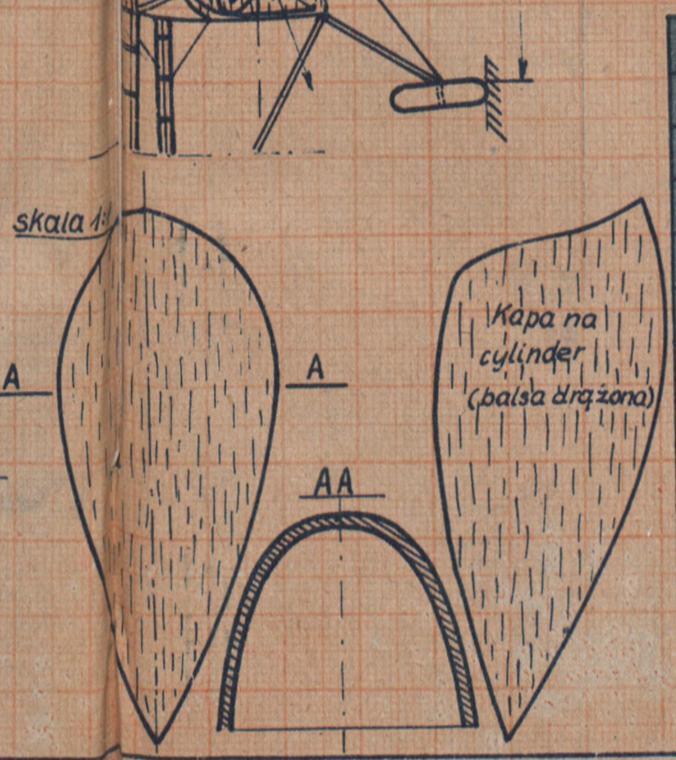
Powierzchnia płata — 20,1 dcm²
Wydłużenie płata — 6,3
Powierzchnia st. poz. — 6,2 dcm²
Długość kadłuba — 830 mm
Przekój kadłuba — 1,58 dcm²
Całk. pow. nośna — 26,3 dcm²
Obciążenie pow. — 23,9 g/dcm²
Całkowity ciężar modelu — 620 g
Kąt zakl. płata — 3°
Silnik „SiM 2b"











⑧	podwozie	drut stalowy ϕ2mm	0,5mb	lub ϕ1,5
⑦	antena	drut miedziany ϕ0,1	1mb	
⑥	zastrzały	sosna 5×2	10	
⑤	kółka	ϕ55 balsa	2	guma porow.
④	dźwigar	sosna 3×5	1	
③	spływ	balsa 4×12	2	sosna 10×3
②	żeberka	balsa 2 mm		sklejka 1mm
①	dźwigar	sosna 12×2	1szt	
L.p.	Wyszcz.	Materiał	Ilość	Uwagi

Konstruował		Arkusz	Format
Kreślił		1	A_3
Data	24. X. 52 r.		

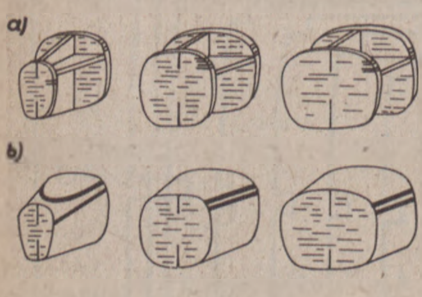
JAK-12

MODELE REDUKCYJNE Z KARTONU

ANDRZEJ SŁOCIŃSKI

4.

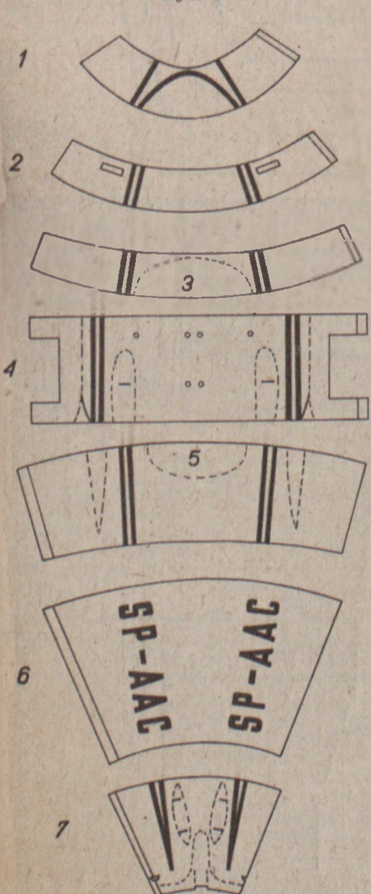
Jeśli chcemy aby nasz model po sklejeniu wszystkich części wyglądał w ten sam sposób jak jego starszy brat, prawdziwy samolot (np. prototyp „Żaka-1", SP-AAC był pomalowany w ten sposób, że z jednej i drugiej strony kadłuba od początku do końca szły dwa pasy) mu-

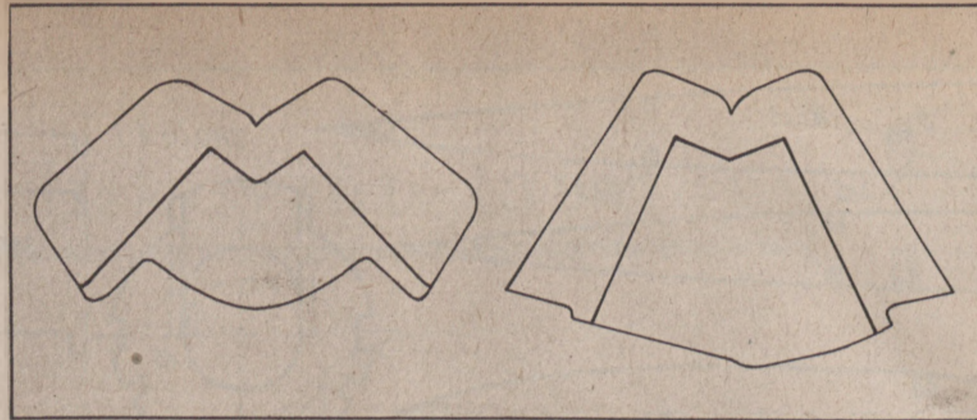


Rys. 1

simy na poszczególnych opaskach zaznaczyć odpowiednie elementy rysunku. Na rysunku 1a zaznaczone są na wręgach wysokości, na jakich będą szły pasy. Teraz owijamy szablony opaskami, łączymy znaki i mamy na opaskach poszczególne elementy pasów (rys. 1b). Po uwzględnieniu sposobu malowania samolotu i zostawieniu miejsc na części, które będą naklejone, opaski naszego

Rys. 2

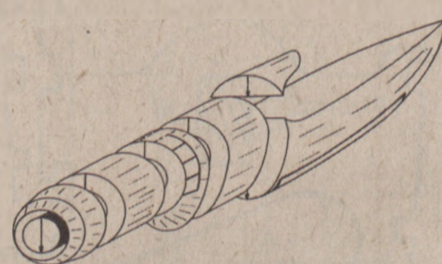




Rys. 6

kadłuba wyglądają tak jak na rysunku 2.

W podobny sposób, w jaki wykonujemy kadłub, robimy gondole wielosilnikowych samolotów (rys. 3). Jeśli chodzi o wklejenie wręg, to wręgi kadłuba i gondoli silnikowych wklejamy w ten sposób, że na opaskach robimy ząbki,



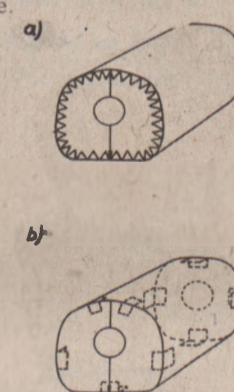
Rys. 3

które od wewnątrz przyklejamy na wręgi (rys. 4a). Wręgi dociskamy od wewnątrz ołówkiem wprowadzając poprzez wycięte w tym celu otwory we wręgach. Przy łączeniu segmentów wręgi nie dolegają ściśle do siebie. Można też łączyć segmenty tak, aby wręgi dolegały ściśle do siebie. Łączymy wtedy wręgi z opaskami od wewnątrz segmentu za pomocą wyciętych z papieru łapek (rys. 4b). Łapki dociskamy ołówkiem. W ten sposób nie możemy jednak łączyć wszystkich części. Niektóre części gondoli silnikowej (rys. 5) musimy łączyć za pomocą ząbków, ponieważ wręga nie ma docisku od ścianek, dlatego że część ta nie jest zamknięta opaską, a tylko jej wycinkiem.

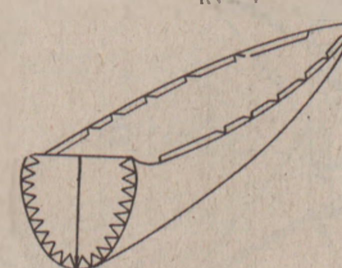
Stateczniki wraz ze sterami u większych samolotów wykonujemy jako profilowane, w mniejszych ich nie profilujemy. Przy robieniu rysunków stateczników posługujemy się planem. Na rysunku 6 pokazany jest statecznik pionowy ze sterem kierunkowym i poziomy ze sterem głębokości przed sklejeniem. W celu dobrego przymocowania stateczników poziomych do kadłuba, statecznik wsuwamy na dwa dźwigary połączone ze sobą prostokątną łapką. Łapkę smarujemy klejem (rys. 7). Zapewnia to dobre połączenie stateczników z kadłubem. Dźwigary nadają statecznikom odpowiednie oprofilowanie.

Śmigło sklejamy z dwóch kawałków papieru i przyklejamy na przodzie kadłuba (rys. 8). Kadłub z opierzeniem mamy już gotowy. Teraz pozostały nam jeszcze do zrobienia płaty, kabinka i podwozie.

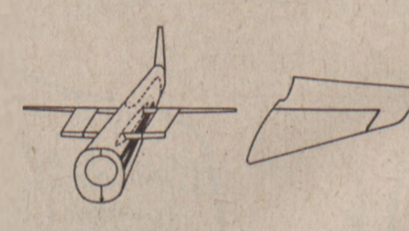
c.d.n.



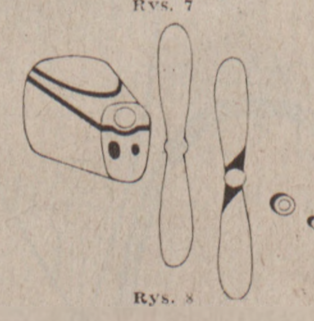
Rys. 4



Rys. 5



Rys. 7



Rys. 8

HOMOLOGUJEMY SZYBOWIEC -4-

A. ABŁAMOWICZ i A. ZIEMIŃSKI

O ile większość prób prowadzi w zasadzie do jakościowej oceny szybowca, to określenie osiągów jest już typowym pomiarem, którego wyniki ujmujemy w konkretne liczby i wykresy. Do pomiarów osiągów szybowca zaliczamy: praktyczne ustalenie biegunowej prędkości szybowca, określenie zależności pomiędzy promieniem krążenia, a przechyleniem i prędkością lotu oraz określenie opadania szybowca w krążeniu.

Aby te wszystkie pomiary wykonać, musimy przede wszystkim zapewnić sobie możność bezbłędnej oceny prędkości, wysokości, przechylenia i czasu. W tym celu przed przystąpieniem do lotów pomiarowych dokonujemy cechowania prędkościomierza, skalowania wysokościomierza, barografu, termometru oraz zaopatrujemy się w dobrze działający sekundomierz i chyłomierz poprzeczny (optyczny). Sekundomierza i chyłomierza nie potrzebujemy skalować, natomiast wysokościomierz, barograf i termometr skalujemy laboratoryjnie.

Najwięcej kłopotu sprawia zawsze wycechowanie prędkościomierza, bowiem skalowanie laboratoryjne samego przyrządu jest niewystarczające. Błąd tego przyrządu, zainstalowanego na szybowcu jest bowiem sumą: błędu laboratoryjnego prędkościomierza, błędu dyszy, do której przyrząd jest podłączony i błędu położenia. Błąd położenia spowodowany jest przede wszystkim tym, że dysza napędzająca przyrząd umiejscowiona jest zawsze w obrębie opływu szybowca, co daje w zależności od prędkości lotu zniekształcony pomiar ciśnienia statycznego, a tym samym wadliwe odczyty prędkości.

Z podanych wyżej powodów musimy dokonać skalowania całej instalacji prędkościomierza umieszczonej na szybowcu.

Mamy tu dwa wyjścia: albo cechujemy prędkościomierz szybowca przez porównanie go z prędkościomierzem samolotu holującego, sprawdzonego na bazie, albo też uciekamy się do użycia sondy statycznej, tj. jak gdyby rurki prędkościomierza, umocowanej na długim kablu poniżej szybowca, w obszarze niezakłóconego ciśnienia statycznego. Rys. 1.

Przejdźmy jednak do samego pomiaru. Aby uzyskać zależność prędkości opadania szybowca od jego prędkości lotu, a więc biegunową prędkości, wykonujemy szereg lotów w jak najspokojniejszym powietrzu. Sam pomiar polega na wykonaniu lotu prostego z ustaloną prędkością i stopowaniu czasu, w ciągu którego szybowiec wytraci pewną określoną wysokość. Tego rodzaju pomiary wykonujemy dla całego zakresu użytkowych prędkości i zarówno dla szybowca ze schowanymi hamulcami i klapami jak i z otwartymi klapami czy też hamulcami.

Znając czas w jakim wytraciliśmy pewną wysokość, łatwo określimy naszą prędkość opadania, a znając prędkość na jakiej ten etap lotu wykonywaliśmy i dzieląc ją przez odpowiednią prędkość opadania, otrzymamy aktualną doskonałość szybowca. W ten sposób określiliśmy już jeden punkt biegunowej prędkości (W = f(V) oraz wykres zależności doskonałości szybowca również do funkcji prędkości lotu (d = f(V). (Rys. 2)

Warto tu jeszcze dodać że do naszych pomiarów wprowadzić musimy szereg poprawek. Poprawkami tymi są: uwzględnienie odchyłek, które zaistniały przy skalowaniu przyrządów oraz sprawdzenie wyników pomiarów na atmosferę wzorcową i zredukowanie ich do poziomu morza. Czynimy to w tym celu, by zagwarantować sobie możność porównywania osiągów rozmaitych szybowców, niezależnie od tego w jakich warunkach przeprowadzane były ich próby.

Do tego, aby określić wysokość według atmosfery wzorcowej na jakiej pomiar był wykonywany, potrzebne nam są: barograf i termometr.

Najczęściej pomiaru biegunowej szybowca dokonujemy albo w nocy, albo we wczesnych godzinach rannych, aby zagwarantować sobie możliwie jak największy spokój w powietrzu podczas wykonywania lotów.

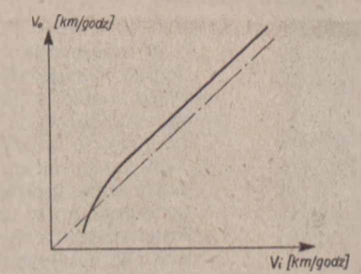
Może niejeden z czytelników zdziwi się, że w pomiarze opadania szybowca nie bierze udziału wariometr. Jest to jednak przyrząd stosunkowo mało dokładny i z punktu widzenia lotów pomiarowych prawie całkowiecie bez znaczenia. Wariometr jest nam pomocny tylko o tyle, że jeżeli wskazuje podczas pomiaru stałą wartość, znaczy to, że w powietrzu mamy brak jakichkolwiek prądów pionowych.

Przejdźmy teraz do dalszych pomiarów osiągów szybowca. Są nimi pomiary właściwości krążenia.

Właściwości krążenia mają niezwykle doniosłe znaczenie, zwłaszcza dla szybowców wyczynowych. Aby móc scharakteryzować krążenie szybowca, musimy nie tylko ustalić czy krąży on łatwo, bez tendencji do ześlizgów lub wyślizgów, czy wymaga ustawicznej pracy sterowni, czy też nie, ale przede wszystkim musimy stwierdzić, jaki jest promień krążenia i jak zmienia się on w zależności od kąta przechylenia i od prędkości lotu.

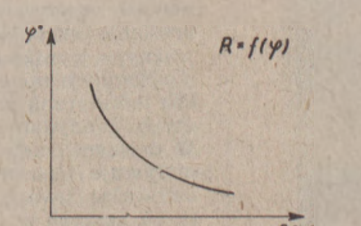
Aby zbadać te właściwości wykonujemy dwie serie lotów, przy czym pierwsza polega na określeniu zależności po-

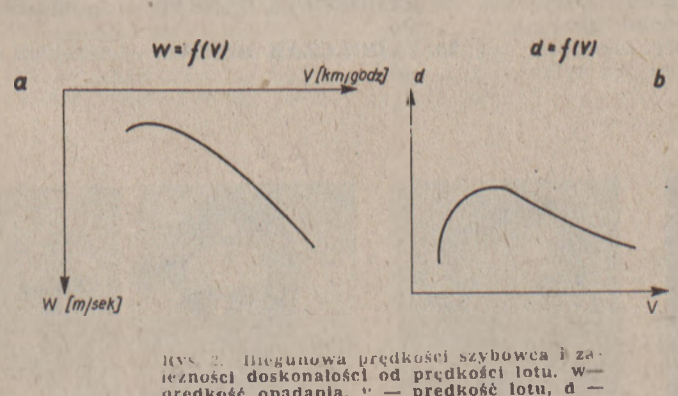
(c. d. na str. 841)



Rys. 1. Wykres cechowania prędkościomierza. V_r — prędkość rzeczywista, V_i — prędkość wskazywana.

Rys. 3. Zależność promienia krążenia od kąta przechylenia szybowca w locie na stałym kącie natarcia (w przybliżeniu 0,8 Cz max) φ — kąt przechylenia, R — promień krążenia.





Rys. 2. Biegunowa prędkości szybowca i zależności doskonałości od prędkości lotu. W — prędkość opadania, V — prędkość lotu, d — doskonałość.




E. Nehay


T. Rusek


T. Śliwak


L. Wlazło


Z. Chodorowski


W. Szemplińska


W. Zajączkowska


R. Bitner


J. Wojnar


A. Witek


J. Adamek


A. Brzuska

WYBIERAMY DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SZYBOWNIKÓW

W obszernych wypowiedziach Czytelników na temat naszego Konkursu-Plebiscytu, które wpływają nadal bardzo licznie i szczegółowo omawiają opublikowane już kandydatury, powtarzają się propozycje przedłużenia dyskusji plebiscytowej. Jest nam ogromnie miło, że konkurs wzbudził takie duże zainteresowanie, pragnąc jednak rozstrzygnąć go w ustalonym terminie, musimy zamknąć niestety dyskusję i przystąpić do głosowania. W dzisiejszym numerze przytaczamy ostatnie głosy Czytelników i **publikujemy pełną, zamkniętą listę** zgłoszonych w czasie dyskusji kandydatów do dziesiątki najlepszych.

Pilot Eugeniusz Trześniewski z Warszawy przypomina w swej wypowiedzi, że latanie jest kuźnią charakterów i że należy to wziąć pod uwagę przy wyborze plebiscytowym. „Liczbowa wartość wyczynów — pisze on — nie jest jedyną legitymacją pilota i nie może przesłaniać człowieka, który tych wyczynów dokonał". Idąc po tej linii swej wypowiedzi Trześniewski mocno popiera kandydaturę Ryszarda Bitnera, zwracając uwagę na jego przodującą pozycję aktywisty klubowego pod każdym względem lotniczej pracy. Przypomina też, że Bitnera cechuje przykładu godna koleżeńskość i uczynność, przejawiające się w zawsze chętnej pomocy wobec młodszych klubowych wyczynowców oraz zasługująca na podkreślenie skromność pomimo niewątpliwie poważnych wyników własnych, która w połączeniu z ogromnym zacięciem sportowym i głęboką wiedzą teoretyczną czynią z Bitnera jednego z pierwszych kandydatów do dziesiątki najlepszych. W dalszym ciągu swej wypowiedzi Trześniewski motywuje obszernie kandydaturę Ziemińskiego, zwracając uwagę, że jest to jeden z najmłodszych naszych wyczynowców wysokiej klasy, który swoją usilną pracą doszedł do osiągnięć, stawiających go w rzędzie najlepszych.

Kandydaturę Ziemińskiego popiera również w swej wypowiedzi **Andrzej Stefko z Warszawy**, przypominając jego kolejne wyczyny szybowcowe, ze specjalnym podkreśleniem wykonanych przez Ziemińskiego przelotów raidowych.

Nasz rekordzista wysokościowy — **Andrzej Brzuska**, nadesłał obszerną wypowiedź, popierającą kandydatury: Tadeuszy Góry, Wandy Szemplińskiej, Ryszarda Bitnera, Stanisława Skrzydlewskiego i Edwarda Makuli. Szczególnie gorąco motywuje on pozycję Tadeusza Góry, charakteryzując go jak najbardziej dodatnio nie tylko od strony jego wspaniałego dorobku wyczynowego, ale przede wszystkim od strony ofiarnej pracy i całkowitego oddania się sprawie szkolenia narybku szybowcowego.

Tak więc lista kandydatów zgłoszonych w naszym Konkursie-Plebiscycie obejmuje 29 nazwisk i przedstawia się następująco w kolejności alfabetycznej:

1. **ADAMEK JERZY — Aeroklub Pomorski.**
2. **BITNER RYSZARD — Aeroklub Warszawski.**
3. **BRZUSKA ANDRZEJ — Aeroklub W-ski.**
4. **CHODOROWSKI ZBIGNIEW — Aeroklub Rzeszowski.**
5. **CNOTLIWY STANISŁAW — Aeroklub Ostrowski.**
6. **CZMIELÓWNA MAKSYMILIANA — Aeroklub Śląski.**
7. **GÓRA TADEUSZ — Aeroklub Bielsko-Bialski.**
8. **KIRAKOWSKI ZBIGNIEW — Aeroklub Śląski.**
9. **MAKULA EDWARD — Aeroklub Śląski.**
10. **NEHAY EWA — Aeroklub Krakowski.**
11. **PAWLIKIEWICZ ALEKSANDER — Aeroklub Wrocławski.**
12. **PLEBAŃCZYK RYSZARD — Aeroklub Łódzki.**
13. **POPIEL JERZY — Aeroklub Wrocławski.**
14. **RAWICZ ZBIGNIEW — Aeroklub Śląski.**
15. **RUSEK TADEUSZ — Aeroklub Krakowski.**
16. **SKRZYDLEWSKI STANISŁAW — Aeroklub Śląski.**
17. **SZEMPLIŃSKA WANDA — Aeroklub W-ski.**
18. **ŚLIWAK TADEUSZ — Aeroklub Łódzki.**
19. **ŚMIGIEL ANTONI — Aeroklub Ostrowski.**
20. **WIELGUS STANISŁAW — Aeroklub Bielsko-Bialski.**
21. **WITEK ADAM — Aeroklub Wrocławski.**
22. **WLAZŁO LUCYNA — Aeroklub Warszawski.**
23. **WOJNAR JERZY — Aeroklub Krakowski.**
24. **ZAJĄCZKOWSKA WANDA — Aeroklub Krakowski.**
25. **ZALESKA ZOFIA — Aeroklub Warszawski.**
26. **ZIEMIŃSKI ANDRZEJ — Aeroklub W-ski.**
27. **ZIENTEK ADAM — Aeroklub Bielsko-Bialski.**
28. **ZYDORCZAK HENRYK — Aeroklub Ostrowski.**
29. **ZYDORCZAK ROMAN — Aeroklub Ostrowski.**

Z powyższych kandydatów, dziesięciu wybranych zostanie drogą głosowania jako najlepsi wyczynowcy okresu od 1950 od 1952 roku. Poniżej zamieszczamy pierwszy kupon konkursowy, który uprawnia do oddania głosów i przypominamy warunki naszego Plebiscytu:

1. Do kuponu konkursowego należy wpisać 10 nazwisk pilotów **tylko spośród opublikowanych** w SIM-ie kandydatów plebiscytu.

2. **Kolejność uszeregowania** nazwisk ma zasadnicze znaczenie, mianowicie: pilot wpisany na pierwszym miejscu otrzyma w obliczeniu końcowym 10 punktów, drugi — 9 punktów, trzeci — 8 punktów itd., do dziesiątego, który otrzyma 1 punkt.

3. Czytelnie wypełniony kupon konkursowy (najlepiej kopiowym ołówkiem) należy wyciąć i przesłać na adres: Redakcja Czasopism Lotniczych, Konkurs-Plebiscyt SIM-u, Warszawa, ul. Ogrodowa 65 — najpóźniej **do dnia 31.XII.52.** **(Przypominamy, że głosować można jedynie na kuponie zamieszczonym poniżej — nazwiska 10-ciu najlepszych wypisane na innej kartce papieru i nadesłane do redakcji zostaną unieważnione).**

4. Każdy Czytelnik biorący udział w plebiscycie ma prawo przysłać **tylko jeden** kupon konkursowy.

5. Kupony konkursowe, które wpłyną do Redakcji Czasopism Lotniczych **po dniu 1 stycznia 1953 roku nie zostaną wzięte pod uwagę.**

Pamiętajcie Czytelnicy, że pięciu pierwszych pilotów, którzy w naszym plebiscycie wybrani zostaną jako najlepsi oraz piętnastu spośród uczestników konkursu (czyli głosujących), którzy w swoich kuponach uszeregują nazwiska wyczynowców w układzie najbardziej zbliżonym do kolejności ostatecznej listy najlepszych szybowników, otrzymują od Redakcji Czasopism Lotniczych cenne nagrody.

NAGRODY REDAKCJI TYG. „SKRZYDŁA I MOTOR" DLA 5-CIU NAJLEPSZYCH PILOTÓW

1. **Kupon materiału**
2. **Zegarek na rękę.**
3. **Srebrna papierośnica.**
4. **Teczka skórzana.**
5. **Portfel skórzany.**

Dla pilotki, która zajmie najlepsze miejsce w wybranej dziesiątce szybowników — **torebka skórzana.**

Ponadto piloci, którzy w głosowaniu zajęli miejsca od 6-tego do 10-tego otrzymają od redakcji **upominki książkowe.**

NAGRODY REDAKCJI TYG. „SKRZYDŁA I MOTOR" DLA CZYTELNIKÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W PLEBISCYCIE

1. **Zegarek na rękę.**
2. **Aparat fotograficzny.**
3. **Walizka skórzana.**
4. **Teczka skórzana.**
5. **Portfel skórzany.**
6. **Busola Bezard'a.**
7. **Przelot samolotem PLL „Lot" na dowolnej trasie Lotu tam i z powrotem.**
8. **10 najnowszych książek lotniczych.**
9. **8 najnowszych książek lotniczych.**
10. **6 najnowszych książek lotniczych.**
11. **Zestaw materiałów do budowy modelu „Żak".**
12. **Zestaw materiałów do budowy modelu „Żak".**
13. **Zestaw materiałów do budowy modelu „Żak".**
14. **Zestaw materiałów do budowy modelu „Żak".**
15. **Zestaw materiałów do budowy modelu „Żak".**

KUPON KONKURSU-PLEBISCYTU tygodnika „SKRZYDŁA I MOTOR"

Głosuję za następującym uszeregowaniem dziesięciu najlepszych szybowników wyczynowych okresu od 1950 do 1952 r.:

1. . . . .
2. . . . .
3. . . . .
4. . . . .
5. . . . .
6. . . . .
7. . . . .
8. . . . .
9. . . . .
10. . . . .

Imię i nazwisko głosującego: . . .

Wiek . . . Zawód . . .

Dokładny adres: . . .


J. Popiel


M. Czmielówna


Z. Rawicz


A. Śmigiel


S. Skrzydlewski


A. Zientek


A. Pawlikiewicz


T. Góra


E. Makula


Z. Kirakowski

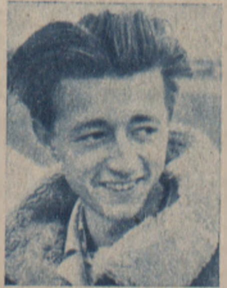

Z. Zaleska


H. Zydorczak


A. Ziemiński

...a tu — Twoje miejsce w przyszłym roku!


R. Zydorczak


R. Plebanczyk


S. Wielgus


S. Cnotliwy



Korespondenci Simu piszą

SŁUSZNA KRYTYKA DAŁA POZYTYWNE REZULTATY

Po otrzymaniu materiałów do pokrycia modeli praca w okręgowej modelarni w Bydgoszczy wkroczyła na normalne tory. Z nowym zapałem przystąpiliśmy wówczas do budowy modeli. Tak było jednak... do XVII OZML.

Po zawodach dało się zauważyć pewne rozprzężenie organizacyjne wśród modelarzy. Jedynie koledzy z I-go stopnia prowadzili normalne zajęcia. Modelarze II-go i III-go stopnia natomiast zupełnie zaniedbali pracę w modelarni i robili co im się podobało.

Znalazło się jednak kilku aktywniejszych modelarzy, którzy nie dopuścili do zupełnego zaniedbania roboty. Z ich inicjatywy zorganizowano ogólne zebranie modelarzy, na którym przeanalizowano dotychczasowy stan, ostro skrytykowano zaniedbujących się w pracy kolegów oraz kierownika, który obojętnie patrzył na rozpadającą się modelarnię.

Zebranie to przyniosło pożądane skutki. Praca w modelarni z każdym dniem idzie lepiej. Wszelkimi siłami bedziemy dążyć do tego, aby stan podobnego rozprzężenia organizacyjnego jaki miał miejsce po XVII OZML, nigdy więcej nie zaistniał w naszej modelarni.

Tadeusz Kokoszewski
Bydgoszcz

ZARZĄD POWIATOWY LL W GRODKOWIE ZACZYNA DZIAŁAĆ

Jednym z najbardziej zaniedbanych jednostek Ligi Lotniczej na terenie województwa Opolskiego był Oddział Powiatowy w Grodkowie. Istniejące kiedyś koła rozpadły się. Zarząd Powiatowy LL nie kwapił się, by je pobudzić do życia. Wybrano nowy zarząd, ale i to nie rozwiązało kwestii, gdyż wkrótce członkowie zarządu zostali przeniesieni służbowo do pracy w innych miastach.

Sprawa ta stała się dla Okręgu sygnałem alarmującym. Wysłano dwóch pracowników w celu zorganizowania pracy Ligi Lotniczej w Grodkowie. Od tej pory nastąpił gwałtowny zwrot w działalności tego Oddziału. Martwe koła LL w Szkole Ogólnokształcącej, w Liceum Mechaniki Rolnej, w szkole Podstawowej i w Zakładach Wychowawczych zreorganizowano, na skutek czego praca ich wkroczyła na właściwe tory. Oprócz tego założono siedem nowych kół przy miejscowych instytucjach. Wybrano nowy Zarząd Powiatowy, w skład którego weszli przewodniczący poszczególnych kół.

Na wyniki pracy nie trzeba było długo czekać. W Zakładach Wychowawczych powstała modelarnia lotnicza, która cieszy się wielkim zainteresowaniem wśród wychowanków tamtejszego Zakładu. Na szczególne wyróżnienie zasługuje kol. Tadeusz Traczyk, który wolny czas od zajęć szkolnych poświęca pracy nad wyszkoleniem modelarzy. Inne koła nie pozostają w tyle. W miarę swoich możliwości wykonują gazetki ścienne, urządzają kąciki lotnicze, uczą się piosenek lotniczych polskich i radzieckich.

Największą bolączką młodzieży Grodkowa jest to, że nie ma powiatowej modelarni lotniczej, z której mogliby korzystać wszyscy członkowie LL. Mamy jednak nadzieję, że przy pomocy Okręgu i społeczeństwa grodkowskiego wkrótce powstanie modelarnia powiatowa.

Obecnie Zarząd Powiatowy LL rozpoczyna akcję zakładania kół LL na terenie wiejskim. Należy zaznaczyć, że w powiecie grodkowskim jest bardzo dużo Spółdzielni Produkcyjnych, których członkowie chętnie wstępują w szeregi LL.

Gustaw Pytlik
Opole

DOBRE OPANOWANIE TEORII GWARANCJĄ DALSZYCH SUKCESÓW

Po przerobieniu materiału szkoleniowego nakreślonego programem dla modelarzy I i II stopnia, członkowie modelarni 373 w Katowicach wybrali się na lotnisko w celu oblatania zbudowanych w ramach szkolenia modeli. Dzięki dobrze opanowanym wiadomościom teoretycznym, mimo niesprzyjających warunków meteorologicznych, osiągnięto w tym dniu piękne wyniki. Czterech modelarzy uzyskało warunki do odznak I stopnia. Młody modelarz grupy wyczynowej Jerzy Nowak, którego bezogonowiec utrzymał się w powietrzu 4 min. 30 sek., zdobył warunek czasowy do odznaki drugiego stopnia.

Rekordowe wyniki uzyskał znany ogólnie w Katowicach modelarz Zygmunt Budzyński. Model szybowca jego konstrukcji przeleciał 9 km w czasie 32 min. 25 sek. Lotem tym model przyniósł konstruktorowi dwa warunki do srebrnej (przelot) i złotej (czas lotu) odznaki wyczynowej.

Po powrocie z lotniska zorganizowano kilkunastominutową pogadankę, podczas której omówiono błędy jakie wyłoniły się w niektórych modelach w czasie startu.

Dokładne omówienie mechaniki lotu i zagadnień stateczności przed udaniem się na obloty przyczyniło się niewątpliwie do zrozumienia prawidłowej regulacji, dzięki czemu osiągnęliśmy tak dobre wyniki.

Andrzej Kapitan



„ZMP-OWCY NA SAMOLOTY"

Pod tym hasłem została zorganizowana z inicjatywy koła ZMP przy Wyższej Szkole Ekonomicznej i Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej, wycieczka na lotnisko szczecińskiego ALL.

Mimo złej pogody wycieczka udała sie i cel jej został osiągnięty. ZMP-owcy z WSE, a było ich około 40-tu, zapoznali się ze sprzętem lotniczym oraz przyjrzeli się lotom szybowców szkolnych, przejściowych i wyczynowych

W rezultacie wycieczki studenci postanowili rozwinąć szeroką działalność propagandowo - lotniczą na uczelni, a kilkunastu z nich postanowiło zostać pilotami.

J. Maślińska
Szczecin

W SIEDLCACH POWSTANĄ DWIE NOWE MODELARNIE

Jestem modelarzem, pracuję w modelarni przy Gimn. i Liceum im. hetmana Żółkiewskiego w Siedlcach. Rozpoczęliśmy teraz szkolenie modelarskie II stopnia. Każdy z nas, modelarzy, podpisał zobowiązanie do systematycznej pracy w modelarni i pogłębiania swych wiadomości lotniczych.

Instruktorem w naszej modelarni jest doświadczony modelarz kol. Remigiusz Krusiec. My wszyscy pomagamy mu jak tylko mozemy. W zamian za to praca nasza daje dobre wyniki. Muszę jeszcze dodać, że w szkole ćwiczeń TPD w Siedlcach została otwarta druga modelarnia lotnicza. Chłopcy robią narazie modele kartonowe, ale już w krótkim czasie zaczną budowe szybowca szkolnego typu „Żak". Instruktorem w tej modelarni jest Fr. Pogorzelski.

Planuje się także otwarcie dwóch nowych modelarni, a więc praca lotnicza na odcinku modelarstwa w Siedlcach pójdzie poważnie naprzód.

Czesław Radziwonka
Siedlce

KWIDZYŃ NAPRAWIA SWE BŁĘDY

Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Kwidzyniu rozpoczął pracę z nieliczną garstka miłośników lotnictwa. W niedługim czasie założono 10 kół LL. Zdawać by się mogło, że Liga Lotnicza na terenie powiatu kwidzyńskiego szybko i sprawnie rozwinie swą działalność i wyniki pracy będą naprawdę zadawalające.

Stało się jednak inaczej, gdyż nie wszyscy członkowie Zarządu podchodzili poważnie do pracy. Jedynie dzięki kilku aktywistom Oddział Powiatowy LL nie rozpadł sie, ale nie poczynił też żadnych postepów w swej pracy.

Dziś widzimy nasze błędy. Jednym i najważniejszym z nich jest to, że opieraliśmy się jedynie na kołach szkolnych, zaniedbując całkowicie wieś. Dlatego też zadaniem naszym na najbliższą przyszłość jest uaktywnienie istniejacych już kół szkolnych przy ścisłej współpracy i pomocy organizacji ZMP-owskiej oraz wzmożona akcja propagandowa połączona z zakładaniem kół LL na terenie wsi powiatu kwidzyńskiego.

Jerzy Wójcik
Kwidzyń

25 KOLOROWYCH BALONÓW NAD KIELCAMI

Przez szereg tygodni poprzedzających dzień Wyborów do Sejmu Polski Ludowej, we wszystkich kieleckich modelarniach trwała wytężona praca. Młodzi modelarze z niezwykłym zapałem przygotowywali na dzien wyborów wiele atrakcji dla miejscowego społeczeństwa. Robiono balony, latawce i modele. Na pierwsze miejsce w tych pracach wysunęła się modelarnia prowadzona przez instr. Zenona Jamroza, która dzięki jego zapałowi do pracy i właściwemu podejściu do młodzieży może poszczycić sie niemałymi sukcesami.

Kilkutygodniowy wysiłek modelarzy kieleckich przyniósł pożądany efekt. 26 października br., tj. w dzień wyborów, z 24 punktów miasta wzbiło się w powietrze 25 różnokolorowych balonów, wywołując wielkie zainteresowanie wśród społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży. Z nie mniej entuzjastycznym przyjęciem spotkały się również pokazy lotów latawców i modeli. W ten sposób modelarze kieleccy uświetnili dzień wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Waldemar Strzebała
Kielce



W związku z rozpoczęciem akcji przyjęcia na szkolenie lotnicze redakcja otrzymuje wiele listów od Czytelników SIM-u z prośbą o wyjaśnienie pewnych wątpliwości. I tak:

Kol. kol. **Maria Kuciuk** i **Michalina Moździerz** z Tarnowa piszą, że chciałyby pójść na szkolenie szybowcowe, obawiają się jednak, czy będą miały możliwości ukończenia kursu technicznego, gdyż w Tarnowie nie ma Aeroklubu LL. Następnym ich zmartwieniem jest egzamin wstępny z fizyki, gdyż jako uczennice Technikum Handlowego, przedmiotu tego w ogóle się nie uczą. No i ostatnie ich pytanie — czy egzamin składa się przed kursem teoretycznym, czy też po jego zakończeniu.

Na szkolenie lotnicze przyjmowani są nie tylko ci kandydaci, w których miejscu zamieszkania znajduje się aeroklub względnie ośrodek treningowy LL, lecz również i ci, którzy mieszkają w pewnej odległości, nie większej jednak niż 50 km od placówek treningowych.

Obawy Wasze co do egzaminu z fizyki są nieuzasadnione. Przecież w szkole podstawowej uczyłyście się tego przedmiotu. Jeżeli więc od kandydatów na szkolenie lotnicze wymagane jest wykształcenie na poziomie 7 klas szkoły podstawowej, to jasne, że egzamin odbędzie się również w zakresie wiadomości zdobytych w szkole podstawowej.

Jeśli chodzi o egzaminy, to odbywają się one zarówno przed jak i po kursie teoretycznym. Wstępny egzamin składa kandydat przed komisją kwalifikacyjną z takich przedmiotów, jak: nauka o Polsce i świecie współczesnym, matematyka, fizyka, geografia oraz z ogólnych wiadomości o lotnictwie, którego pomyślne wyniki decydują między innymi o zakwalifikowaniu kandydata na kurs teoretyczny. Po ukończeniu kursu teoretycznego natomiast, zdaje się egzamin z wiadomości na nim zdobytych, który z kolei decyduje o dopuszczeniu kandydata do szkolenia praktycznego.

Mamy nadzieję, że wątpliwości Wasze zostały wyjaśnione.

Kol. **Stanisław Siwek** z Radomska. Podczas wakacji można przejść jedynie szkolenie praktyczne. Teoretyczny kurs szybowcowy należy ukończyć w okresie zimowym. W zasadzie kandydat na szkolenie szybowcowe, w chwili składania podania, winien mieć ukończony 16 rok życia. Spis wymaganych dokumentów zamieszczamy obok.

Kol. **Henryk Wasilewski** z Elbląga, pisze, że po przeczytaniu w SIM-ie wiadomości o rozpoczęciu przyjęć na szkolenie lotnicze, natychmiast zebrał potrzebne papiery i zaniósł je do ZM ZMP w Elblągu. Spotkało go jednak wielkie rozczarowanie, gdyż przewodniczący ZM ZMP zakomunikował mu, że nie ma żadnego zarządzenia o przyjmowaniu kandydatów na szkolenie lotnicze.

Koledze Wasilewskiemu radzimy zgłosić się powtórnie do ZM ZMP. Aby dać wyraz swojej słuszności, że Zarządy ZMP obowiązane są do przyjmowania kandydatów na szkolenie lotnicze, pokażcie przewodniczącemu ZM ZMP jeden z egzemplarzy SIM-u, w którym zamieszczone są warunki przyjęć. Zaznaczamy jednak, że Liga Lotnicza w województwie gdańskim szkolić będzie jedynie skoczków spadochronowych i pomocników mechaników, a więc kandydaci na szkolenie szybowcowe i silnikowe przyjmowani nie będą.

Kol. **Tadeusz Snochowski** z Dębowej Łąki. Do podania na szkolenie lotnicze można załączyć uwierzytelnione odpisy wymaganych dokumentów. Wyjaśnienie na dalsze pytania znajdziecie w odpowiedzi skierowanej do kol. Siwka.

Kol. **Józef Wronka** z Tomaszowa Lubelskiego. Jednym z warunków przyjęcia na szkolenie lotnicze jest ukończenie KWWL-u lub kursu modelarstwa lotniczego. W wyjątkowych jednak wypadkach można od tego warunku odstąpić. Ankietę personalną wypełnia się po złożeniu wszystkich potrzebnych dokumentów. Przyjęcia na szkolenie lotnicze trwają tylko do 30 grudnia 1952 roku.

Kol. **Magdalena Majchrzak** z Szczawna-Zdroju. Szkolenie lotnicze jest dostępne zarówno dla chłopców jak i dziewcząt.

Kol. **Horst Junic** z Wrocławia. Świadectwo ukończenia 7 klas moglibyście zobowiązać się dostarczyć w terminie późniejszym. Ponieważ jednak praca zawodowa i nauka w szkole wieczorowej uniemożliwią Wam ukończenie teoretycznego kursu szybowcowego, który decyduje o dopuszczeniu kandydata do szkolenia praktycznego musicie zrezygnować ze szkolenia w roku 1953. Ukończenie szkoły w bieżącym roku szkolnym stworzy Wam warunki do rozpoczęcia szkolenia lotniczego dopiero w roku 1954. A więc podanie na szkolenie będziecie mogli złożyć dopiero w roku przyszłym. W miarę wolnego czasu winniście czytać literaturę lotniczą oraz czasopisma, przez co zdobędzie wiele wiadomości niezbędnych dla przyszłego pilota.

Kol. **Zygmunt Mazurek** z Kołaczkowic. Na szkolenie lotnicze jesteście jeszcze za młodzi. Rok czasu, który dzieli Was jeszcze od rozpoczęcia szkolenia lotniczego, winniście wykorzystać na zdobycie jak najwięcej wiadomości o lotnictwie. A zatem powinniście przejść Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych w jednym z Kół LL oraz rozpocząć naukę modelarstwa lotniczego. Pamiętajcie, że absolwenci KWWL-i i modelarze korzystają z pierwszeństwa w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

Kol. kol. **Sylwie Sikorską** z Łodzi, **Tadeusza Szpakowskiego** z Nysy, **Harri Lüdde** z Zabrza, **Tadeusza Huculaka** z Rudzinki, **Henryka Zielińskiego** z Sejn, **Juliana Banacha** z Lublina, **Zbigniewa Głoda** z Sędziszowa, **Stefania Kowalika** z Ropczyc oraz wszystkich tych, którzy nie zapoznali się jeszcze z warunkami przyjęć na szkolenie lotnicze w roku 1953 prosimy o przeczytanie zamieszczonych obok interesujących informacji.

Kol. **Zdzisławowi Stolarczykowi** z Gdyni radzimy porozumieć się osobiście z ZOLL w Gdańsku (ul. Kopernika 18).

Kol. **Jerzy Kozik** z Rydułtowy. Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych winny być prowadzone przez wszystkie koła LL. Jeżeli w szkole, do której uczęszczacie nie ma jeszcze koła LL spróbujcie je zorganizować. W tym celu porozumcie się z Oddziałem Powiatowym w Rybniku, który z pewnością pomoże w założeniu koła oraz wskaże Wam modelarnię, gdzie będziecie mogli rozpocząć naukę budowy modeli.

Kol. **Edward Duda** z Myślakowic. Złóżcie powtórnie podanie z wymaganymi dokumentami. Pamiętajcie, że ostateczny termin składania podań na szkolenie lotnicze w roku 1953 upływa z dniem 30 grudnia 1952 roku.

Kol. kol. **Andrzej Jordan** z Ursusa, **Józef Kuliś** z Radomska, **Zdzisław Wrocki** z Kalisza, **Andrzej Sollich** z Gdyni, **Rajmund Gill** z Bydgoszczy oraz **Sylwia Sikorska** z Łodzi — roczniki SIM-u i Skrzydlatej Polski z lat ubiegłych do 1950 włącznie są już wyczerpane. Jedynie komplet z roku 1951 można nabyć w Sekcji Propagandy ZGLL, Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Pod tym samym adresem można dostać również egzemplarze SIM-u z br. do nr. 9 włącznie oraz nr. 1 i 2 Skrzydlatej Polski. Dalsze numery z br. zarówno SIM-u jak i Skrzydlatej Polski należy zamawiać w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

JAK ZOSTAĆ PILOTEM?

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE W LIDZE LOTNICZEJ

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia).
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegający się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

Warunki przyjęcia na szkolenie pomocników mechaników lotniczych:

1. wiek nie przekraczający 21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. przygotowanie techniczne (kierowca samochodowy, uczeń ślusarski itp.)
4. zaświadczenie lekarskie wydane przez sportową poradnię lekarską, jak dla kierowcy samochodowego
5. zdanie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz wiadomości ogólnych.

HOMOLOGUJEMY SZYBOWIEC

(dokończenie na str. 837)

między przechyleniem a promieniem krążenia, a druga na określeniu promienia okrążeń i opadania szybowca przy stałym przechyleniu, w zależności od prędkości lotu.

Zwłaszcza pierwsza seria lotów jest trudna do wykonania, bowiem pilot musi wykonywać krążenia w ten sposób, aby dobierać odpowiednie prędkości lotu — możliwie najmniejsze dla danego przechylenia — mówiąc ściślej musi lecieć na stałym kącie natarcia, odpowiadającym mniej więcej stałemu współczynnikowi wyporu równemu 0,8 $C_{z\ max}$. Krążąc notujemy przechylenie, czas pełnego okrążenia o 360° i prędkość lotu. Również ważna jest tu wielkość przyspieszenia, która w prawidłowym krążeniu może nam zastąpić odczyt przechylenia lub też przy założonym przechyleniu gwarantuje prawidłowe wykonanie próby (jeśli przyspieszenie jest stałe podczas zakrętów).

Otrzymane z tej serii pomiarów dane zestawiamy w wykres zależności promienia krążenia od przechylenia szybowca, tj. $R = f(\varphi)$. (Rys. 3)

Druga seria pomiarów ma na celu ustalenie zależności promienia krążenia od prędkości szybowca oraz określenie prędkości opadania w krążeniu.

Loty, które teraz wykonujemy polegają na tym, by wykonywać prawidłowe krążenie przy stałym przechyleniu, jednak przy rozmaitych prędkościach lotu. Tym razem notujemy: przechylenie, prędkość lotu, czas jednego okrążenia oraz utratę wysokości na jedno okrążenie. Ponieważ taka strata wysokości jest najczęściej bardzo mała, więc przeważnie wykonujemy kilka lub kilkanaście okrążeń pod rząd, a całkowitą stratę wysokości dzielimy przez ilość okrążeń.

(cdn)



NAGRODY

Powyżej reprodukujemy zdjęcie nagród przeznaczonych dla pilotów i Czytelków — zwycięzców w naszym wielkim Konkursie - Plebiscycie. Szczegółowe warunki zdobycia cennych nagród oraz kupon dla biorących udział w Plebiscycie podano na stronach 838—839 bieżącego numeru.

WĘGRY



15 międzynarodowych rekordów małego lotnictwa należy do modelarzy Węgierskiej Republiki Ludowej. Modelarze bratniego narodu węgierskiego celują w konstrukcjach specjalnych. Na zdjęciu bezogonowiec podczas startu na tegorocznych zawodach ogólnokrajowych.

Foto: „Repüles"



CZECHOSŁOWACJA

Stale rozwijająca się organizacja czechosłowackiego lotnictwa sportowego DOSLET szkoli doskonałych pilotów i mechaników lotniczych. Do lotnictwa wojskowego przechodzą najlepsi lotnicy i lotniczki wyszkoleni w szeregach DOSLETU. Na zdjęciu obok: lotniczki czechosłowackich wojsk lotniczych przed szkolnym wylotem.

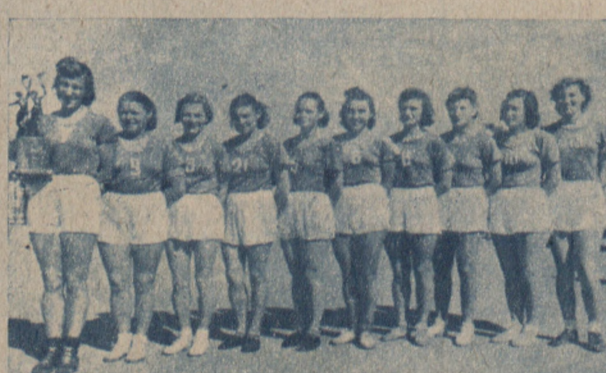
Foto: CAF

ZSRR

Sergiusz Malik należy do czołowych modelarzy ZSRR. Na zdjęciu u dołu (z prawej) Malik demonstruje model redukcyjno-latający pierwszego samolotu na świecie konstrukcji A. F. Możajskiego.



Maryna Czugurowa



Koszykarki Moskiewskiego Instytutu Lotniczego



Maryna Czugurowa jest potrójną sportsmenką: szybowniczką, szachistką i tenisistką. Czugurowa z jednakowym zapałem uprawia wszystkie dziedziny sportu, jednak największym zainteresowaniem darzy szybownictwo. Trenuje ona w aeroklubie iwangrodzkim, gdzie uzyskuje bardzo dobre wyniki. „W cywilu" Czugurowa jest kreślarką.

Na zdjęciu obok — kobieca drużyna Moskiewskiego Instytutu Lotniczego, która w roku bieżącym zdobyła kobiece mistrzostwo Związku Radzieckiego w siatkówce. Wszyscy ludzie radzieckiego lotnictwa — piloci, studenci, mechanicy, spadochroniarze, konstruktorzy — intensywnie uprawiają wszystkie gałęzie sportu, podnoszą swą kulturę fizyczną. Nie ma ani jednego wśród nich, który by nie posiadał odznaki GTO (Gotów do Pracy i Obrony). Niestety, nasi piloci, szybownicy, spadochroniarze zbyt mało wzorują się w tym wypadku na radzieckich towarzyszach. Po macoszemu traktuje się u nas ciągle sprawę rozwoju sportu i kultury fizycznej, zaniedbuje się masowe zdobywanie odznak SPO. Dość powiedzieć, że dwaj nasi spadochroniarze mają wykonane warunki klasy mistrzowskiej, tytułów jednak mistrzowskich otrzymać nie mogą, gdyż... nie mają odznak SPO.



Niespodziewane spotkanie

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne **JANUSZ WOJCIECHOWSKI**

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5108. 3-B-27950.